டிரைவர்

தொழிலியல்-மாத இதழ்

ஆசிரியர்: முல்லை தங்கராசன்

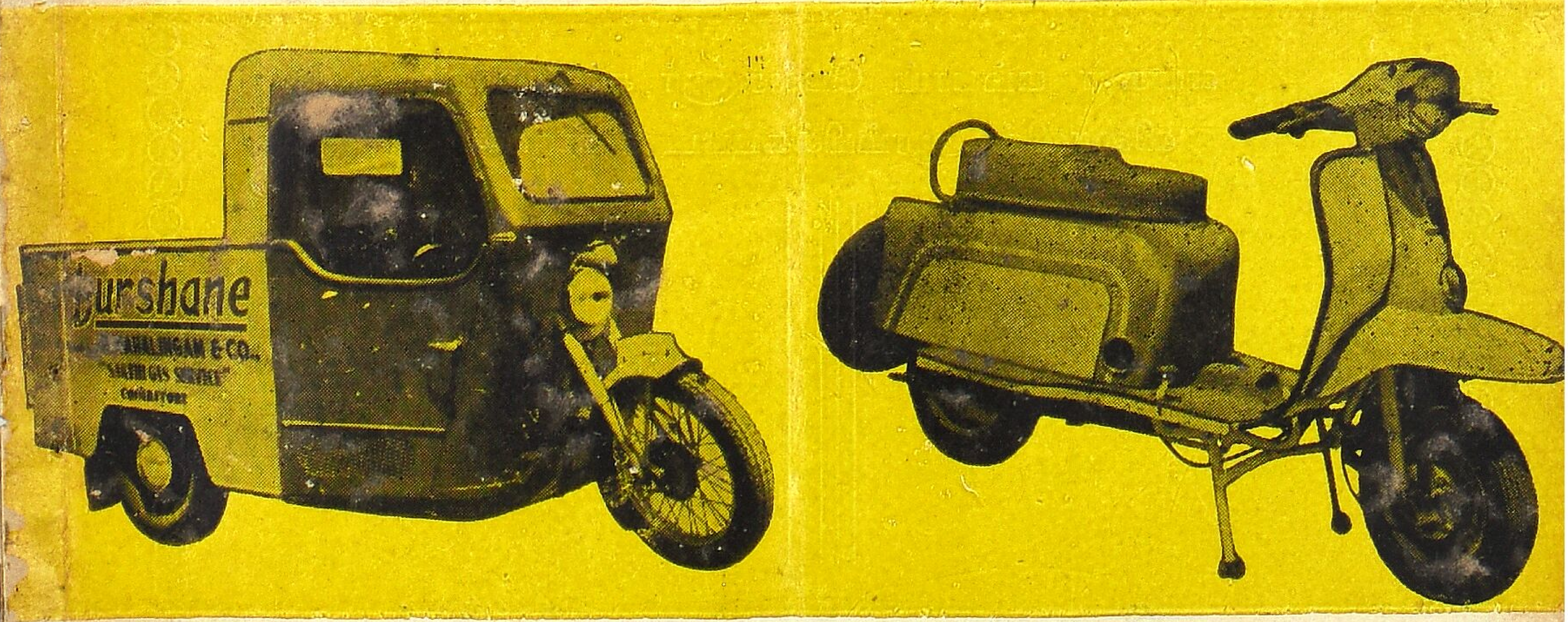
DRIVER MARCH 1965. 50 காசு.

P 17

Sri. G.D. Naidu,
Gopal Bagh
CBE
26/4

புகழ்பெற்ற தயாரிப்புகள்

சிக்கனத்திலும் சேவையிலும் முன்நிற்பவை



மூன்று சக்கர (திரீ வீலர்) வண்டி, பெண்டா புலஸ் ஸ்கூட்டர், ராயல் என்பீல்டு மோட்டார் சைக்கிள் முதலியவைகளுக்கு கோவை, நீலகிரி ஜில்லா விற்பனையாளர்கள் :

நா. மகாலிங்கம் & கம்பெனி,

ஆட்டோமோபைல் டீலர்ஸ்,

ஜெயில்ரோடு, : : கோயமுத்தூர்.

PHONE: 3377 (3 LINES)

பர்மாஷெல் டீலர்கள்:

பொள்ளாச்சி • உடுமலை • கோவை • சென்னை

தாய்க்குத்தான் குழந்தையின் அருமை தெரியும்!

தாய் தனது குழந்தையை அணைத்துச் செல்வது போல்

எங்கள் வாகனங்கள் உங்கள் பொருட்களை அணைத்துச் செல்கின்றன!

ABT

கோவை — சென்னை

கோவை — திருநெல்வேலி

எங்கள் பம்பாய் பெங்களூர் சர்வீஸ்கள்
விரைவில் ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளன

ஏ பி டி பார்சல் சர்வீஸ்

(Props: A. B. T. Private Ltd.,)

225, 226, Dr. நஞ்சப்பா ரோடு, :: கோயமுத்தூர்-1.

தந்தி: ஏபிடி

தொலைபேசி: 3377 & 3637

★ உறுதிக்கும்

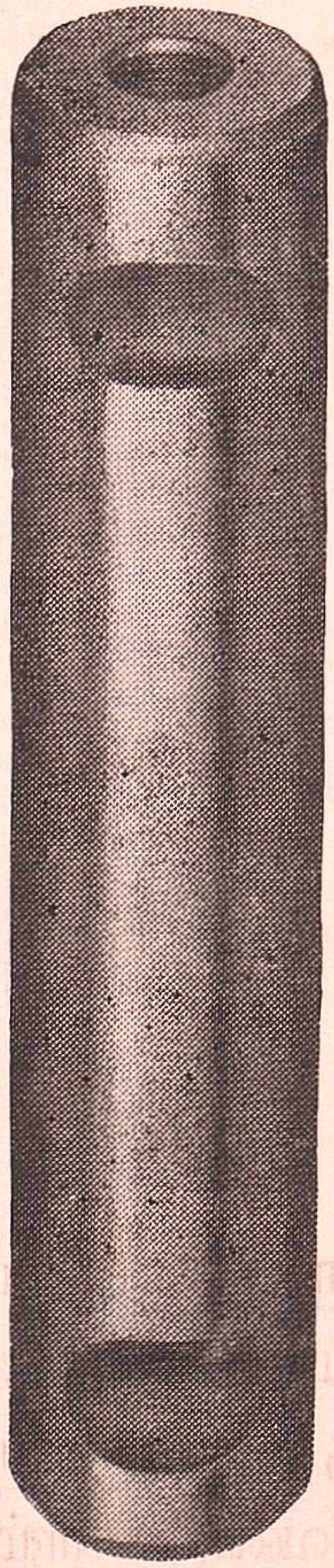
★ நீடித்த உழைப்புக்கும்

★ நம்பிக்கையானது

எஸ் ஆர் எம் டி

S R M T

தயாரிப்புகளையே தேர்ந்தெடுங்கள்.



ஷாக்கில் பின்

டிரக்குகளுக்கும் பஸ்ஸுகளுக்கும்
தேவையான

கிங்பின் யூனிட்டுகள், கிங்பின்கள், & புஷ்களும்
ஷாக்கில் போல்டுகள் & பின்கள், கிளட்ச் &
பிரேக்பெடல் ஷாப்ட்கள் & புஷ்களும்,
ஹப் போல்டுகளும்.

★

பெர்க்கின்ஸ் டீசல் இன்ஜின்களுக்குத் தேவையான
கிராங்க் ஷாப்ட் ரியர் எண்டு கவர்கள், இன்ஜின்
பெட்டிங் போல்ட்கள், வாட்டர் பம்ப் ஷாப்ட்கள்
பம்ப் ட்ரைவ் ஷாப்டுகளும் & புஷெஸ்.

—தயாரிப்பாளர்கள்:—

போன்: 69, 297, & 329 தந்தி: "GREEN"

ஸ்ரீ ராமதாஸ் மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட்,

தபால் பெட்டி எண் 42,

காகிநாடா-1. (ஆந்திரபிரதேசம்)

--SWASTIK

அருணா ஆட்டோமோபைல்ஸ்

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டீலர்ஸ்,

177, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர்-1.

★

லாரி, பஸ் மற்றும் கார்களுக்குத்
தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்
டயர், ட்யூப், பேட்டரி முதலிய
தங்களின் தேவைகளுக்கு
எங்களை அணுகுங்கள்.

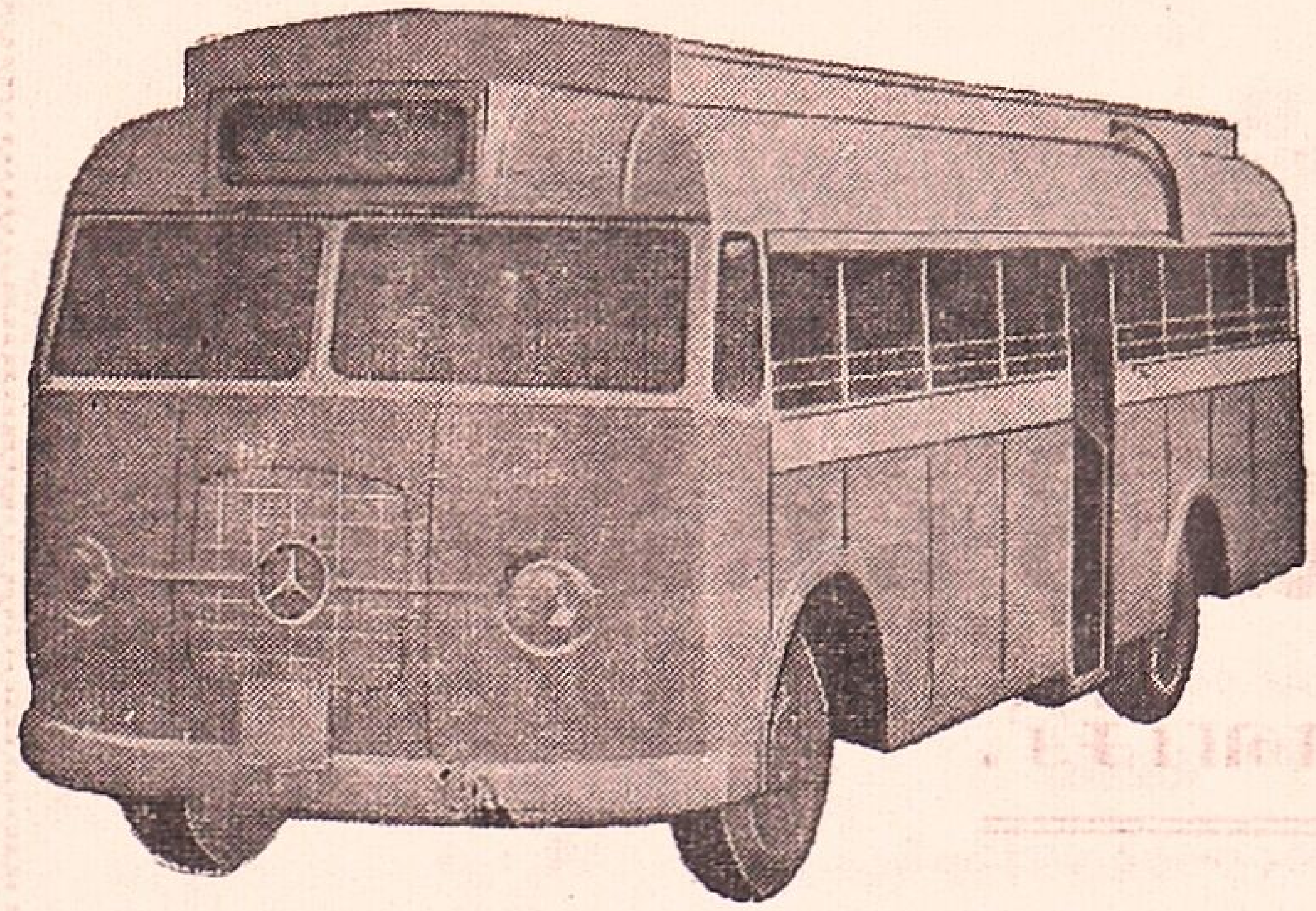
உங்களுக்குத் திருப்தி ஏற்படும்
வண்ணம் நியாயமான விலைக்குக்
கிடைக்கும். வருகை தருமாறு
அன்புடன் வேண்டுகிறோம்.

★

5872

Sole Proprietor :

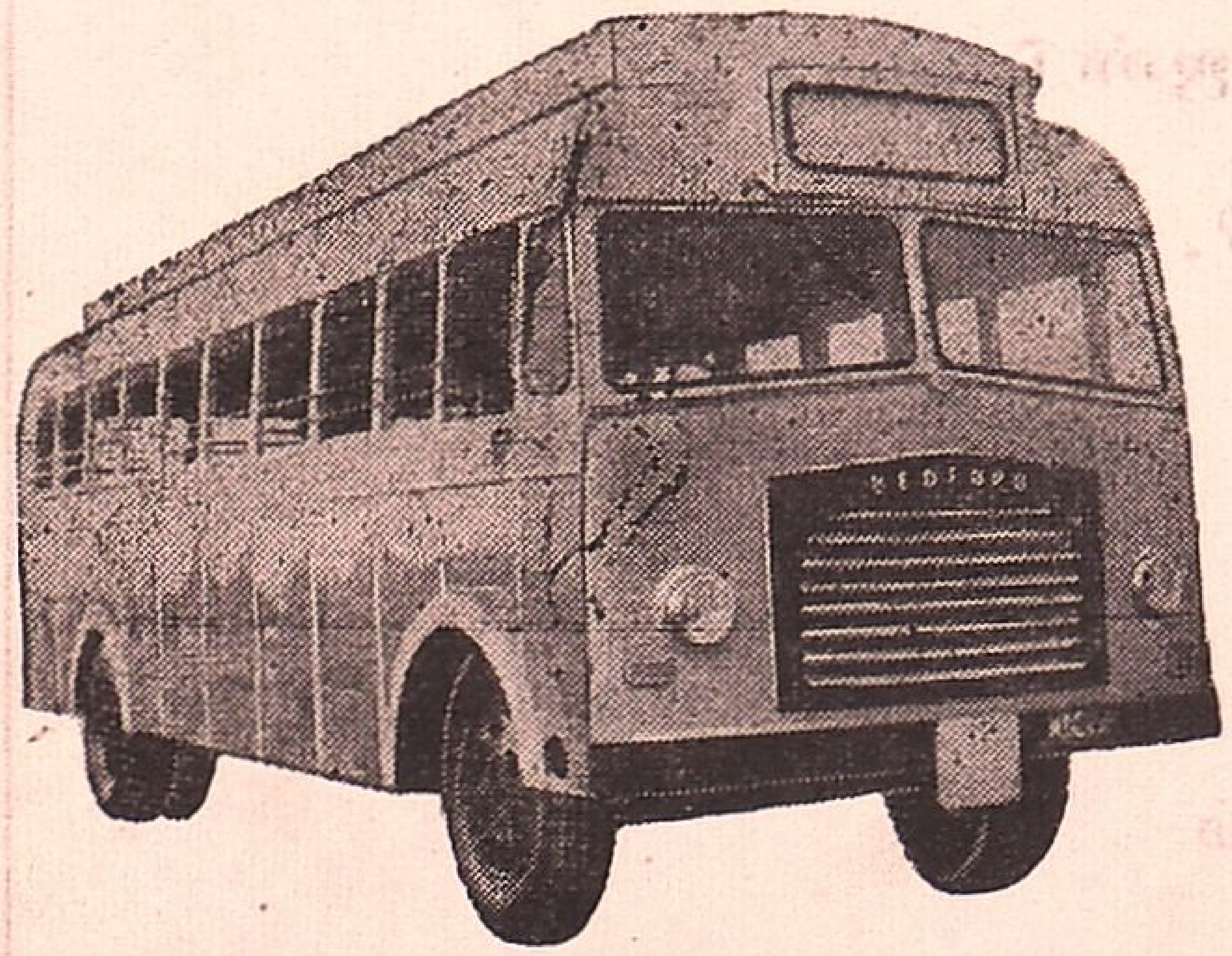
P. A. KARTHIKEYAN



One minute to know and one minute to think and then it is for you to consult us for all your needs of Buses, Lorries or Vans.

True merrit lies in anything that is genuine strong and worthy Veterans are our workers who can build Strong but Light bodies for Buses or Lorries of all chasis.

Seasoned wood for the bodies which would last for many years and Alluminium sheets would make you proud of your possession.



Latest Models on moderate charges!
Prompt delivery assured!!
We are always at your service!!!

T. V. SUNDARAM & COMPANY,

METTUPALAYAM ROAD, : : COIMBATORE-11.

Phone: 5907

☎ 87

தேவி & கோ.,

பொள்ளாச்சி.

எங்களிடம் கார், லாரிகளுக்கான துணை உறுப்புகள்
(**Spare Parts**) பேட்டரி, டயர், ட்யூப்புகள்
நியாயமான விலைக்குக் கிடைக்கும்.

தனுஸ்கோடி & கோ.,

கார், லாரி, விற்பனை ஏஜண்டுகள்,

வெங்கிட்டரமணய்யர் வீதி, பொள்ளாச்சி.

ஹயர்பர்ச்சேஸ் விசாரணைகளும் கார், லாரி முதலிய தங்களின்
தேவைகளைப் பற்றிய எல்லாவிதமான விசாரணைகளையும்
வரவேற்கிறோம்

A. தனுஸ்கோடி,
ஆட்டோ கன்ஸல்டண்ட்.

டிரைவர்

தொழிலியல் மாத இதழ்

ஆண்டு 3 | மார்ச் 1965 | பயணம் 3

சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்
ரிஜிஸ்டர் நெ. 53/56. போன்: 34759
(104, வரதா முத்தியப்பன் தெரு, ஜி. டி. சென்னை)

தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம்
(50, தாதா முத்தியப்பன் தெரு, போன்: 23590)
ஆகியவைகளின் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ள வெளியீடு.

ஆசிரியர் பகுதி

உங்கள் கடிதங்கள்

இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு

மினிகாரின் தந்தை

டயர் பராமரிப்பு

மித மிஞ்சிய வரிகள் ரஸ்தா போக்குவரத்தை ஸ்தம்பிக்கச் செய்து விட்டன.

மோட்டார் உலகில் மாபெரும் புரட்சி

அரசாங்க பஸ் சர்வீஸ் குறைபாடுகள்

நூருண்டுகளுக்கு முன் பிறந்த மோட்டார் இன்ஜின்

செய்தித் தொகுப்பு

DRIVER

(TAMIL MONTHLY AUTOMOBILE MAGAZINE)
87, NETHAJI ROAD,
POLLACHI.
COIMBATORE.

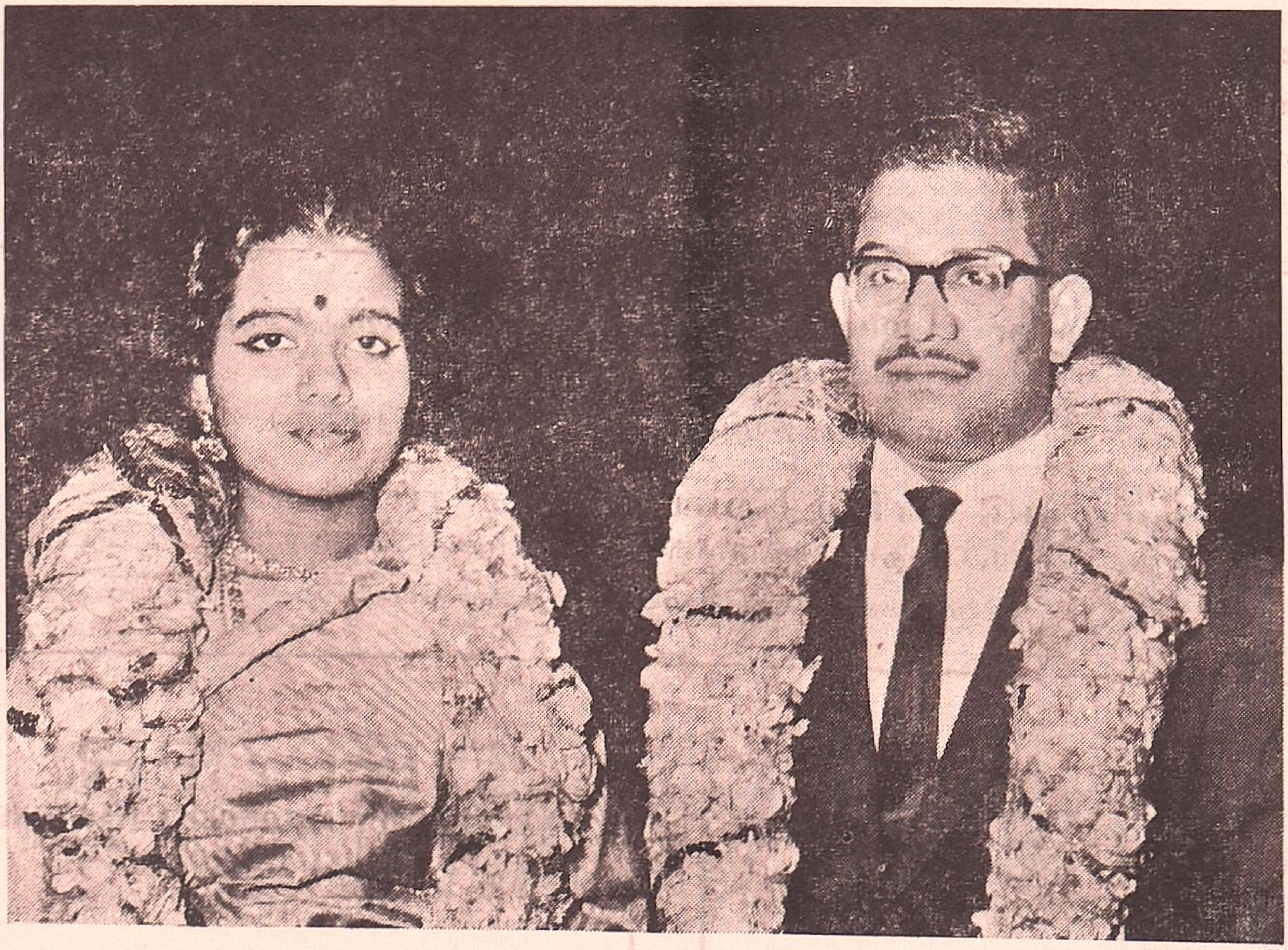
*

The Official Organ of:
The Tamilnad Lorry Owners' Federation & The Madras State Lorry Owners' Association

*

''டிரைவர்'' இதழில் வெளியிடப்படும் கதை கட்டுரைகளில் காணப்படும் கருத்துகட்கு அவற்றை எழுதிய ஆசிரியர்களே பொறுப்புடையவர்கள்.

வாழ்க மணமக்கள்



ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட்., என்ஜின் வால்வ்ஸ் லிமிடெட் ஆகிய நிறுவனங்களின்

நிர்வாக டைரக்டர் திரு. L. L. நாராயண் அவர்களது புதல்வி

செல்வி: வனஜா, திரு. V. A. P. ஐயர் புதல்வன் செல்வன் V. P. அகோரம்

ஆகிய இருவருக்கும் அண்மையில் சென்னையில்

சிறப்புற திருமணம் நடைபெற்றது.

ஆசிரியர் பகுதி

சாலைப் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதில் அரசாங்கம் தீவிர முயற்சிகளில் முனைந்திருக்கிறது. அண்மையில் ஐதாபாத்தில் மத்திய போக்குவரத்து அமைச்சர் திரு. ராஜ்பகதூர் நிகழ்த்திய சொற்பொழிவு மேலே கூறிய வாசகத்தை தெளிவாக்குகிறது. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட இறுதியில் நாற்பது சதவிகிதம் சாலைப்போக்குவரத்து தேசீய மயமாகிவிடும் என்று அவர் கூறியிருக்கிறார்.

தேசீய மயமாக்குவதற்கான நோக்கத்தையும், அவசியத்தையும் குறிப்பிடும்பொழுது, 'மக்கள் அதிகமாகப் பயனடைய வேண்டும், கால விரயத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும்' என்ற காரணங்களையே சுட்டிக் காட்டுகின்றனர். அவர்களது கண்ணோட்டத்திலேயே நோக்கினாலும் கூட, அவர்களால் இக்குறையைப் போக்க இயலாது. தவிர, சாலைப் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதால் மக்களுக்கு புதிதாக எவ்வித நன்மையும் ஏற்படப்போவதில்லை என்பது தெளிவு. ஏனெனில் சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையில் பல்வேறு சிக்கல்களும், பிரச்னைகளும் உள்ளன. அவைகளைத் தனியார் துறையினர் மட்டுமே சமாளிக்க இயலுமே தவிர அரசாங்கத்திற்கு அது இயலாத ஒன்று. போக்குவரத்துத் தொழிலின் இயல்பு இது.

ரஸ்தா போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதற்கு அரசாங்கம் நூறு கோடி ரூபாய் செலவு செய்ய உத்தேசித்திருக்கிறது என்று திரு. ராஜ்பகதூர் கூறியிருக்கிறார். ரஸ்தா போக்குவரத்துத் துறை இன்னும் குழந்தைப்பருவத்திலேயே இருக்கிறது. அதன் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான நிதி எந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலும் ஒதுக்கப்பட வில்லை யென்று அத் துறை சம்பந்தப்பட்ட பலரும் அடிக்கடி கூறிவருகிறார்கள்.

இந்த நூறு கோடி ரூபாயை ரஸ்தா போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சிக்குச் செலவிட்டால் என்ன? இதன்மூலம் அத்துறையும் விரைவில் வளர்ச்சியடையும். தேசீய மயமாக்குவதால் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படவிருக்கும் பற்பல புதிய பிரச்னைகளும் தவிர்க்கப்படும்.

எனவே, ரஸ்தா போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்கும் மத்திய அரசாங்கக் கொள்கையை மீண்டும் பரிசீலனை செய்து பார்த்து, அதைக் கைவிடக் கோருகிறோம். இத்துறையின் வளர்ச்சிக்கு ஆவன செய்யுமாறு மத்திய போக்குவரத்து மந்திரி திரு. ராஜ்பகதூரையும் கேட்டுக்கொள்கிறோம். ★

உங்கள் கடிதங்கள்

அன்புள்ள "டிரைவர்" தொழிலியல் மாத இதழ் ஆசிரியர் அவர்களுக்கு டிரைவர் R. அருணசலம் விடுத்துள்ள அறிக்கை:

ஐயா,

வணக்கம் பல. தங்களின் பிரதியில் வெளிவரும் செய்திகளை இடைவிடாது பார்த்துக் கொண்டிருக்கும் போது சில சமயம் பாராட்டத்தக்கதாகவும் வேறு சில சமயம் வேதனைப் படும்படியாகவும் இருக்கிறது.

டிரைவர்கள் இராப் பகலாக உழைத்து எவ்வாறு கஷ்டப்படுகின்றனர், என்பதை ஆசிரியர்கள் உணர வேண்டும். அதற்காக ஆசிரியரே, ஒரு லாரியில் தொடர்ந்து 15 நாள் நீண்ட பிரயாணத்தில் செல்லுவாரேயாகில் கஷ்டம் தெரியும். இவ்வாறு, 'டிரைவர்" என்ற பெயரில் இந்த இனத்தையே தாக்கி எழுதிக் கொண்டு வருவதுமிகவும் வருந்தத்தக்கது.

லாரி டிரைவர் தொழிலில் சென்னை, ஆந்திரா கேரளா, மைசூர் மாகாணங்களில் தொடர்ச்சியாக செயலாற்றிவரும் டிரைவர்கள் பாதைகளில் யார்யாருக்கெல்லாம் பயந்து செல்லுகின்றார்கள் என்பது பத்திரிகை ஆசிரியர்கள் கவனத்துக்கு வராதது பற்றி மிகவும் வருந்தத்தக்கது.

இவ்வளவு வேதனையும் அனுபவித்துவரும் இந்த டிரைவர் இனங்களுக்காக 'டிரைவர்' இதழில் குறைந்த பக்ஷம் ஒரு பக்கமாவது கொடுக்கப்படாமல் குறிப்பிட்ட இன்சுகளே ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

இவைகளையெல்லாம் டிரைவர் இதழ் ஆசிரியர் அவர்கள் ஒருமுறை நன்ருக ஆராய்ந்து மேற்கொண்டும் 'டிரைவர் என்ற இனங்களை' தாக்காமல் எங்களது வாழ்க்கை முன்னேற்றப் பாதைகளுக்கு நல்வழிகாட்டியாக விளங்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இங்ஙனம்,

29—3—65
சேலம்

R. அருணசலம்,
விசாரணை கமிட்டி அங்கத்தினர்,
சேலம் மாவட்ட லாரி டிரைவர்கள் &
கிளீனர்கள் சங்கம்

மெடோஸ் எஞ்சின் ஸ்பெஷலிஸ்ட்ஸ்:

மலர் மோட்டார் டீசல் ஓர்க்ஷாப்

கலரம்பட்டி ரோடு,

சேலம்-1.

புரோப்: M. பீட்டர்.

● **உங்கள் கடிதம் எங்களுக்கு ஆச்சரியத்தை விளைவிக்கின்றது. அதே நேரத்தில் தங்களின் அநியாயமான குற்றச்சாட்டுகளைக் கண்டு மனம் வருந்துகிருேம். பொதுவாக போக்குவரத்துத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ள அனைவரின் முன்னேற்றமே நமது பத்திரிகையின் கொள்கையாகும். யார் மீதும் விருப்பு வெறுப்பு கருதி செய்திகள் வெளியிடப்படுவதில்லை.**

மோட்டார் தொழிலாளர் பற்றிய செய்திகளுக்கு சில இன்சுகள் மட்டும் நாங்கள் ஒதுக்குவதில்லை.

செய்திகள் யார் அனுப்பினுலும் முதலாளி தொழிலாளி என்ற பாகுபாடின்றி எவ்வளவு பக்கமாயினும் பிரசுரித்து வருகிருேம். உதாரணமாக சென்ற ஆண்டு சேலம் மாவட்ட லாரி டிரைவர்கள் & கிளீனர்கள் சங்கத்தின் விதிமுறைகள் பத்துப் பக்கங்கள் பிரசுரித்திருந்தோம். இது உங்கள் பத்திரிகை. உங்களின் துயர் தவிர்ப்பதற்காகவே தன்னுல் இயன்ற பணியை ஆற்றும் என்று உறுதி கூறுகிருேம்.

எனவே, தங்களின் தவருன எண்ணங்களை தயவுசெய்து மாற்றிக் கொள்வதுடன் நமது பத்திரிகையின் வளர்ச்சிக்கு தங்களின் மேலான ஆதரவை தொடர்ந்து அளிக்குமாறு அன்புடன் வேண்டுகிருேம்.

— **ஆசிரியர்.**

சென்ற இதழ் தொடர்ச்சி

இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு

சென்னை வருமான வரி கமிஷனருக்கு எதிராக மீர் முகமது அலி, அருணா மில்ஸ் லிமிடெட், இண்டர்வீனர் திரு. கே. சுப்பாராவ், திரு. ஜே. சி. ஷா திரு. எஸ். எம். சிக்ரி. ஏப்ரல் 24, 1964.

நீதிபதி திரு. ஜே. ஷா கூறிய தீர்ப்பின் சுருக்கும் வருமாறு:

''டீசல் என்ஜின்கள் சம்பந்தமாக பிரதி வாதி கோரியுள்ளபடி 10 (2) (VI), 2வது பத்தியின்படி அலவன்சு பெற அருகதையுடையவர் அல்ல'' என்று நான் கருதுகிறேன்.

உப-செக்ஷன் (2)ன் (VI)வது ஷரத்தின் இரண்டாவது பத்தியின் கீழ் அனுமதிக்கத்தக்க ஆரம்ப அலவன்சு பிரச்னையை இந்த அப்பீலில் நாம் பிரதானமாக கவனிக்க வேண்டும்.

ஆனல் (IV), (V), (VI), (VI-ஏ), (VII) ஆகிய ஷரத்துக்கள் ஒன்றுடன் மற்றொன்று சம்பந்தப்பட்டவை என்று நீதிபதி கூறி இந்த ஷரத்துகளை சுருக்கமாக குறிப்பிட்டார். பிறகு வாதங்கள், எதிர்வாதங்கள் பற்றியும் பிரஸ்தாபித்தார்.

''போக்குவரத்து ஆபரேட்டர் ஒருவர் தனது தொழில் காரியத்திற்காக ஒரு வாகனத்தில் பெட்ரோல் என்ஜினுக்குப் பதிலாக டீசெல் என்ஜினை அமைத்து உபயோகித்திருக்கிறார். இந்த டீசெல் என்ஜின் அமைக்கப்பட்டது. 10(2) (VI)வது செக்ஷனின் 2வது பத்தியின் அர்த்தப்படி மெஷினரி நிறுவப்பட்டது என்பதாகுமா என்பது பிரச்னையாகும்...

10(2)(VI)வது செக்ஷனின் 2-வது பத்தியின் அர்த்தப்படி மெஷினரி நிறுவப்பட்டது என்பதற்கு ''தொழில் (அல்லது வர்த்தக)காரியங்களுக்காக உபயோகிக்கப்பட்டது'' என்ற நிபந்தனையும் இருக்கிறது. எனவே, இந்த மெஷினரியை தன்னிறைலானதாக (''செல்ப்-கன்டெய்ன்டு'') தொழில் (அல்லது வர்த்தக) காரியத்திற்காக உபயோகிக்காதவரையிலும் அதற்கு ஆரம்ப அலவன்சு அனுமதிக்கப்பட மாட்டாது. இது வேறு தொழிலில் வரி செலுத்தும் அதே அல்லது வேறு நபசால் உபயோகிக்க இயலக்கூடியதாக இருக்கலாம்.......

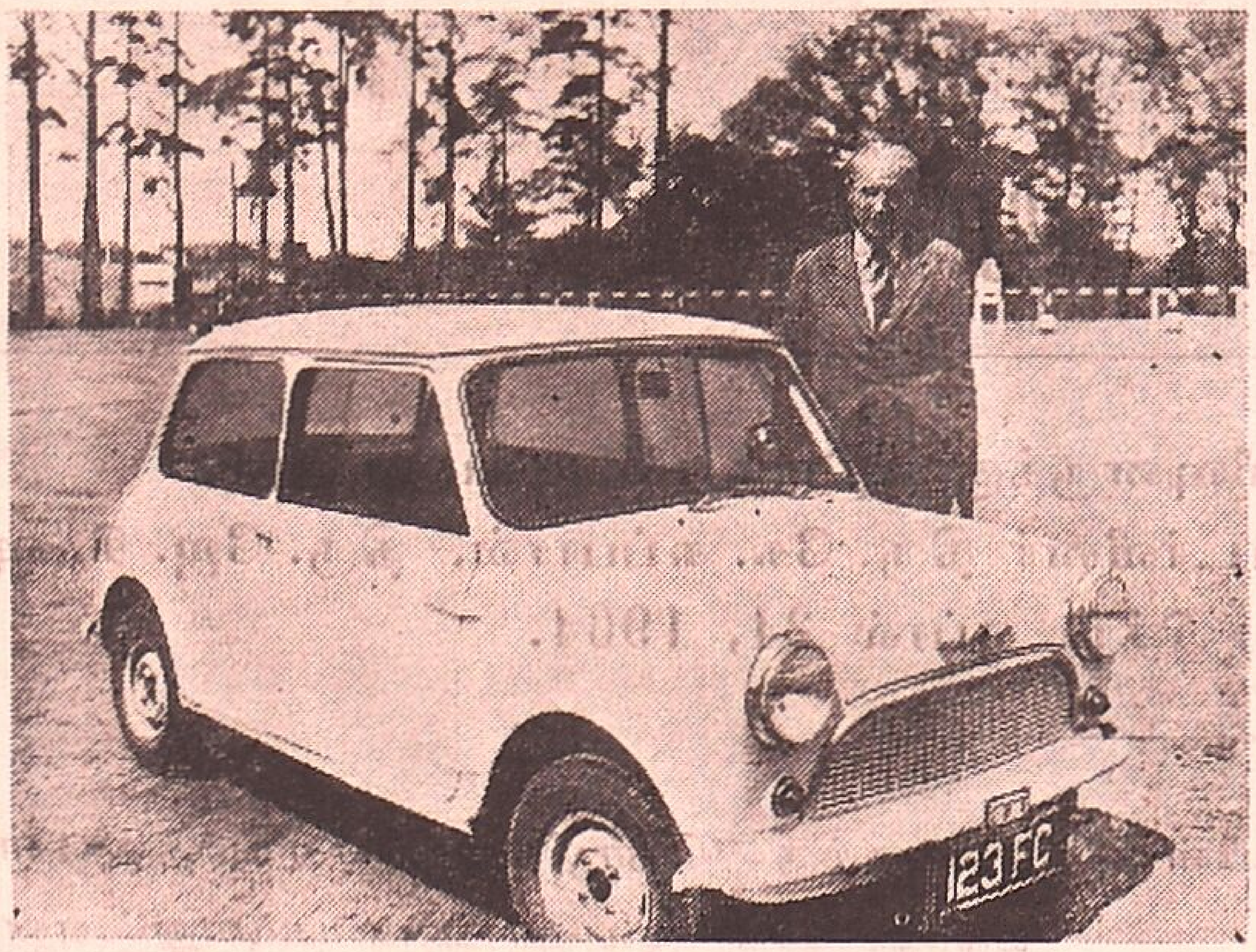
''10(2)(VI)வது செக்ஷனின்படி தேய்மானம் சம்பந்தமாக அலவன்சை கணக்கிடுவதற்காக வருமான வரி விதிகளின் 8வது விதியின் கீழ் உள்ளவைகளை குறிப்பிடுவது பயனற்றதாகும்......

''அப்பீலை அனுமதிக்க வேண்டும் என்றும் அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பதற்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கேள்விக்கு ''இல்லை'' என்று பதிலளிக்க வேண்டும் என்றும் நான் கருதுகிறேன்.''

உத்தரவு

மெஜாரிட்டி கருத்துப்படி, இந்த அப்பீல் செலவு தொகையுடன் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

அப்பீல் தள்ளுபடி. (முற்றும்)



மினி காரின் தந்தை அலெக் இஸ்ஸிகோனிஸ்

மினி காரின் தந்தை

ஜான் ஹோவர்டு

காரோட்டிச் செல்வதில் ஏற்படும் இன்பத்தைப் பலருக்கும் அளிப்பது சிறிய கார்கள் தாம். அதிலும், அவை உறுதியாகவும், அடக்கமாகவும், ஓடுவதற்கு சௌகரியமாகவும், ஓட்டுவதற்கு சுலபமாகவும் உருவாக்கப்பட்டிருந்தால், அந்தக் காரின் உரிமையாளர்கள் அவற்றில் செல்லும் போதெல்லாம் அந்தக் கார்களை உருவாக்கியவர்களுக்கு நன்றி செலுத்தத்தவறுவதில்லை.

சமீப காலமாக, சிறிய கார் உற்பத்தி உலகில்,ஒரு மனிதரின்பெயர் மிகபிரபல்யமடைந்து வருகிறது. அவர் தான் அலெக் இஸ்ஸிகோனிஸ். மினி, மோரிஸ் மைனர் கார்களின் தந்தை என கருதப்படுபவர்; பிரிட்டிஷ் மோட்டார் கார்ப்பரேஷனின் பிரதம டெக்னிகல் டைக்டராகவும் இருப்பவர்.

கடந்த பிப்ரவரி மாதக் கடைசியில், பத்து லட்சமாவது மினி கார் உற்பத்தியாகி வெளிவந்தது. முதன் முதலில் மினி கார் 1959-ம் வருடம் ஆகஸ்ட் மாதந்தான் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. எனவே, இது அருஞ்சாதனை என்பதிலும், மினி கார்களுக்கு அளவுகடந்த வரவேற்பு இருக்கிறது என்பதிலும் ஐயமே இல்லை.

கடந்த ஐந்தரை வருடங்களில் இந்தச் சிறிய, பெட்டி போன்ற கார்கள் உலகம் முழுவதிலும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவற்றினால் கிடைத்த வருமானம் 35 கோடி பவுன்கள்.

இந்தக் காரின் வேகத்திலும், சுகமான ஓட்டத்திலும் இளம்பருவத்தினர் மனத்தை பறிகொடுக்கின்றனர்.

தற்போது வாரத்திற்கு 5700 புதிய மாடல் கார்கள் வீதம் உற்பத்தியாகிக் கொண்டிருக்கின்றன. இது விரைவில் 6000 ஆக உயர்ந்துவிடும். இவ்வருட முடிவிற்குள் பிரிட்டனுக்கு வெளியில் மட்டும் ஐந்து லட்சத்திற்கும் அதிகமாக இந்தக்கார்கள் விற்பனையாகிவிடும் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது.

அனுபவத் திறமை

மினி கார்கள் எதனால் இப்படி அசுரவேகத்தில் விற்பனையாகின்றன? அதன் தந்தையான அலெக் இஸ்ஸிகோனிஸ்ஸிடம் அப்படியென்ன ரகசியம் புதைந்து கிடக்கிறது? இப்படி ஆராய்ந்து பார்ப்பவர்களுக்கு பொறியியல் துறையில் அவருக்குள்ள பரந்த அறிவும், செயல்படும் கருத்துக்களும் தான் அவருடைய வெற்றிக்குக் காரணங்கள் என்பது தெரியும்.

கட்டுரை உதவியர்கள்: பிரிட்டன் செய்தித் துறை.

எல்லா விதமான வண்டிகளுக்கும்
மிகச்சிறந்தது.. ஆட்டோ பிஸ்டன்

என்ஜினில் பிஸ்டன் அசெம்பிளி மிக முக்கியமான பங்கை வகிக்கிறது வாகனத்தின் பொதுவான இயக்கம், பிஸ்டனின் நல்ல தரத்தையும் வேலைத்திறனையும் பொறுத்ததாகும். ஆழ்ந்த அனுபவமும் நவீன தொழில் நுட்பமும் கடுமையான தரக்கட்டுப்பாடும் கொண்ட ஆட்டோ பிஸ்டன், இன்று ஆயிரக்கணக்கான என்ஜின்களின் நல்ல இயக்கத்துக்குக் காரணமாக விளங்குகிறது. இவ்வாறுதான் ஆட்டோ பிஸ்டன்கள் நாட்டின் போக்குவரத்து அபிவிருத்திக்கு உயிர் நாடியான பணியை ஆற்றிவருகின்றன.

ஒவ்வொரு பிஸ்டனும் உத்திரவாதத்துடன் விற்கப்படுகிறது.

தயாரிப்பாளர்கள் :
ஆட்டோ பிஸ்டன் மானுபாக்சரிங் கோ.,
படாலாரோடு, அமிர்தசரஸ்

அலெக், துருக்கியின் வடபகுதியிலுள்ள ஸமிர்ளு என்னும் ஊரில் பிறந்தவர். அவருடைய தந்தை க்ரீக் இனத்தவராக இருந்தாலும் பிரிட்டிஷ் பிரஜையாக இருந்தவர். அலெக்கின் தாய் பவேரியாவில் பிறந்தவர்.

அலெக்கின் பதினுருவது வயதில் அவருடைய தந்தை இறந்துவிட்டார். எனவே அலெக்கின் தாய் அவருடன் இங்கிலாந்தில் குடியேறினர். அவருடைய நண்பர்கள் முதலில் அலெக்கை ஒரு ஓவியப்பள்ளிக்கு அனுப்பிவைக்கும்படிதான் யோசனை கூறினர்கள். ஆனுல், சிறு வயதிலிருந்தே இஞ்சின்கள் அலெக்கின் உள்ளத்தில் ஒருவித பிரமிப்பை ஏற்படுத்தியிருந்தன. எனவே, அலெக் ஓவியப்பள்ளியில் சேரா்மல், லண்டனிலுள்ள பாட்டர்சி பாலிடெக்னிக் பள்ளியில் சேர்ந்து, விரைவில் பொறியியல் டிப்ளமா பெற்றுர்.

அதன் பின் அலெக் கார்களுக்கான புதிய டிசைன்களைப் போடுவதில் தீவிர கவனம் செலுத்தலானுர். ஓய்வு நேரத்திலெல்லாம் புதிய டிசைன்களை வரைவதும், அவற்றைப் பற்றி புதியதொருகோணத்தில் சிந்திப்பதுமாக இருந்தார். பிறகு, கார் உற்பத்தியில் அனுபவ அறிவைப் பெற்றுர். இதனுல் அவருடைய எண்ணங்கள் விரிவடைந்தன; அவை சுலபமாக செயல்படக்கூடியவையாகவும் இருந்தன.

உற்சாகம் தரும் வர்ணங்கள்

அலெக் மோரீஸ் மைனர் காருக்கான டிசைன் வரைந்தபோது, அவருடைய பெயர் மோட்டார் கார் உலகம் முழுவதிலும் மின்னல் வேகத்தில் பரவியது. இதுவரை 13,38,200 கார்கள் விற்பனையாகியிருந்தாலும், இன்னும் இதன் வேகம் குறையவில்லை.

அலெக் மீண்டும் சிந்தித்தார். அவருடைய சிந்தனையில் வேகமாகச் செல்லக்கூடியதும், அடக்கமானதும், குறைந்த விலையில் கிடைக்கக் கூடியதும், பெட்டி போன்றதுமான ஒரு கார் உருவாயிற்று. அதுவே 'மினி' கார். 1958-ம் ஆண்டு இதன் உற்பபத்திக்கான ஏற்பாடுகள் துவங்கப்பட்டு, 1959-ம் ஆண்டிலிருந்து இவை மளமளவென்று உற்பத்தியாகத் தொடங்கின.

இப் புதிய கார்களுக்கு உற்சாகம் தரும் வர்ணங்கள் பூசப்பட்டன. உறுதியாகவும், வேகமாகச் செல்லக் கூடிய வகையிலும் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் இக் கார்களை நெரிசலான போக்குவரத்திலும் சுலபமாக ஓட்டிச் செல்ல முடியும்.

அதன் பிறகு. மினி கூப்பர் தயாரிக்கப்பட்டது. அளவில் மினி காரைப் போல் இரு மடங்கு பெரியதும், சக்தியில் மூன்று மடங்கு அதிகமானதுமாகத் தயாரிக்கப்பட்ட மினிகூப்பர், மாண்டி கார்லோ ராலியில் இருமுறை பரிசு பெற்றுள்ளது. அடுத்த ஆண்டும் பரிசு பெறக்கூடும்.

அலெக் இஸ்ஸிகோனிஸுக்கு 58 வயதாகிறது. ஆனாலும் அவர் ஒரு நிமிடமும் ஓய்வாக இருப்பதில்லை. தன்னுடைய சாதனைகள் அவ்வளவுதான் என்றும் நினைப்பதில்லை. அவர் விரைவில் ஆட்டோமேடிக் கியர் பாக்ஸோ அல்லது இரண்டு சீட் உள்ள சிறிய மினி காரோ உற்பத்தி செய்வதில் ஈடுபடக்கூடும். அலெக்கைப் பூரணமாக அறிந்தவர் எவரும் இல்லை தான். ஆனாலும் ஒன்று மட்டும் நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியும். அவர் எதைச் செய்தாலும் அதை அவர் அனுபவ பூர்வமாக நன்கு ஆராய்ச்சி செய்தபின்னரே செய்கிறார். அதுவே அவருடைய வெற்றிக்குக் காரணமாக இருக்கிறது. ★

மோட்டார் "பாடி" விற்பனை வரி விதிப்பு

திருத்த மசோதா நிறைவேறியது

விற்பனை வரிச் சட்டத் திருத்த மசோதா அசெம்பிளியில் நிறைவேறியது.

மோட்டார் சாஸிகள் மீது ''பாடி'' களுக்கு இப்பொழுது இரண்டு சதவிகிதம் பல கட்ட விற்பனை வரி விதிக்கப்படுகிறது. மற்ற ராஜ்யங்கள் 10 சதவிகிதம் ஒருகட்ட விற்பனை வரி விதிக்கின்றன. நமது ராஜ்யத்தில் ''பாடி''களுக்கு மட்டும் வரி விதிக்க வேண்டும் என்று தெளிவாக்கி சென்ற வருடம் அறிக்கை வெளியிடப்பட்டது.

டயர், ட்யூப், பாட்டரிகள் போன்ற பொருள்களுக்கும், அவை மோட்டார்களின் உபகரணங்கள் என்ற அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இது போன்ற விளக்கங்களை அசல் சட்டத்தில் சேர்ப்பதற்காக இந்த மசோதா வகைசெய்கிறது.

மேற்கு வங்காள செஷன்ஸ் கோர்ட்டில் ஒரு ருசிகரமான வழக்கு!

[அப்பீல்தாரர் திரு. ஹர்ஜித்சிங் அனைத்து வங்காள லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தின் உப-தலைவர், லஞ்ச ஒழிப்புக்காக தீவிரமாக பாடுபடுபவர், லஞ்சம் வாங்கும் போலீஸ் அதிகாரிகளைப்பற்றி அடிக்கடி புகார் கொடுப்பவர் அதனால் அவர்மீது கோபம்கொண்ட போலீஸ் அதிகாரிகள் அவரை எப்படியாகிலும் ஏதாவதொரு கிரிமினல் வழக்கில் சம்பந்தப்படுத்தி தண்டனை வாங்கிக் கொடுத்துவிட முயற்சித்தார்கள் அவர்களுடைய முயற்சி என்னவாயிற்று, ஹர்ஜித் சிங்கை விடுதலை செய்வதற்கு செஷன்ஸ் ஜட்ஜ் எந்தெந்த சட்ட நுணுக்கங்களை எடுத்துக் காட்டினர் என்பனபோன்றவற்றை விபரமாக காணலாம்.]

தீர்ப்பு

G. R. கேஸ் 1959-ன் 332 நெ. பிரகாரம் பர்த்வான் முதல் வகுப்பு மாஜிஸ்டிரேட் G. M. கங்குலி அவர்களால் இந்தியன் பினல்கோட் U/S 352 பிரகாரம் ரூ. 300 அபராதம் கட்டும்படி தண்டிக்கப்பட்ட ஹர்ஜித் சிங்கால் இந்த அப்பீல் செய்யப்பட்டுள்ளது.

பிராசிக்கியூஷன் கேசின் சுருக்கத்தை இவ்வாறு கூறலாம்:

1959-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் 24-ம் தேதி, பாத்வான், G. T. ரோடில், பட் பட் அவுட் போஸ்ட் அருகே குற்ற ஒழிப்பு சம்பந்தமான வாகன சோதனை, பர்த்வான் டி.எஸ்.பி. திரு. சிப்கலிகங்குலி அவர்களின் நேரடிக் கண்காணிப்பின் கீழ் நடைபெற்றது. அவருக்கு உதவியாக இருந்தவர்கள்:

(சர்தார் 'A' சர்க்கிள்) சர்க்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் திரு. K. L. முகர்ஜி, ஆபீசர்-இன் சார்ஜ் கல்ஸி P. S. திரு. A. பௌமிக், பட் பட் அவுட் போஸ்டின் சப்-இன்ஸ்பெக்டர் திரு. N. R. பௌமிக், A. S. I., பட் பட் அவுட் போஸ்டைச் சேர்ந்த திரு. G. S. சக்ரவர்த்தி மற்றும் P. W. I. மிஹிர் சந்த்ராடாம் உள்பட பல கான்ஸ்டபிள்கள்.

இரவு 7-30 மணி வரை டி. எஸ். பி. அவர்களே முன்னின்று மேற்படி வாகன சோதனையை நடத்திவிட்டு, ஒய்வெடுக்க பட் பட் அவுட் போஸ்டினுள் சென்றார். அதன்பின் அந்தப் பொறுப்பை சர்க்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் முகர்ஜி ஏற்றுக்கொண்டார். சாலையின் மேற்புறகேட்டை S. I. N. R. பௌமிக்கும், மிஹீர் டாம், அல்லாவுதீன்கான் என்ற கான்ஸ்டபிள்களும், கிழக்குப்புற கேட்டை O. C. பௌமிக்கும் கண்காணித்துக்கொண்டார்கள்.

சுமார் 9-30 மணிக்கு பனகார் பக்கமிருந்து வந்த ஒரு மோட்டார் டிரக் மேற்குப்புறமிருந்த போலீசாரால் சோதனைக்காக நிறுத்தப்பட்டது. சப்-இன்ஸ்பெக்டர் N. R. பௌமிக்கின் உத்திரவின் பேரில் கான்ஸ்டபிள் மிகிர் சந்த்ரா டாம் P. W. I., டிரக்கின் டிரைவரிடம் உரிய தஸ்தாவேஜுகளைக் காட்டும்படி கூறினர். டிரைவர் உடனே தன் இடது பக்கத்தில் அமர்ந்திருந்த ஹர்ஜித் சிங்கைக் கை காட்டினர். ஹர்ஜித் சிங் குதித்தெழுந்து, அடிக்கடி இம்மாதிரி போலீஸ் கோஷ்டியினர் சோதனைசெய்வது முரட்டுத்தனமான செய்கையாகும் என்று ஆட்சேபித்தார். பிறகு, அவர் லாரியிலிருந்து இறங்கி கான்ஸ்டபிள் மிஹிர் சந்த்ரா டாமைத் தாக்கத் தொடங்கினர்.

அதைக் கண்டு S. I. N. R. பௌமிக்கும் O. C. கல்ஸி A. B. பௌமிக்கும் ஓடி வந்து

இவ் வழக்கில் குற்றம் சாட்டப்பட்டுள்ள ஹர்ஜித் சிங்கிடமிருந்து மிஹிர் சந்த்ரா டாமை விடுவித்து, ஹர்ஜித் சிங்கின் இந்த வன்முறைச் செயல் கடுமையாகக் கண்டிக்கத் தக்கது என்று கூறினர்கள். மிஹிர் சந்த்ரா டாம் லாரி டிரைவரிடம் லஞ்சம் கேட்டதால்தான் அவரைத் தாக்கியதாக ஹர்ஜித் சிங் சொன்னர். அத்துடன், மிஹிர் சந்த்ரா டாமின் நம்பரைக் கேட்ட பொழுதும் அவர் அதைச் சொல்ல மறுத்து விட்டதாகவும் கூறினர்.

இதற்குள் சர்க்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் K. L. முகர்ஜி அங்கு வந்து விட்டார். உடன் O. C. கல்ஸி A. B. பௌமிக்கால் ஹர்ஜித் சிங் கைது செய்யப்பட்டு, இத் தகவல் D. S. P. அவர்களுக்குக்கொடுக்கப்பட்டது. D. S. P. அவுட் போஸ்டிலிருந்து வெளிவந்ததும், லாரி டிரைவரிடம் மிஹிர் சந்த்ரா டாம் லஞ்சம் கேட்டாரென்று ஹர்ஜித் சிங் புகார் செய்தார். அதைக் கேட்டு லாரி டிரைவரையும் அழைத்து வருமாறு D. S. P. உத்தரவிட்டார். அப்போதுதான் லாரி அங்கிருந்து போய்விட்டது தெரிந்தது. அதன் பிறகு, கான்ஸ்டபிள் மிஹிர் சந்த்ரா டாம் மீதுள்ள புகாரை எழுத்து மூலமாக எழுதித் தருமாறு ஹர்ஜித் சிங்கிடம் D. S. P. கூறினர்.

தன் ஆபீசிற்குச் சென்று, அந்தப் புகாரை எழுதி அனுப்புவதாக ஹர்ஜித் சிங் சொல்லி விட்டார்.

போலீசாரின் சோதனை வேலை அத்துடன் நிறுத்தப்பட்டது. ஹர்ஜித் சிங்கைக் கைது செய்து கொண்டு போலீஸ் கோஷ்டியினர் அங்கிருந்து கிளம்பினர்கள். இந்த விவகாரத்தில் விசாரணை நடத்திய A. K. பௌமிக் சமர்ப்பித்த குற்றப் பத்திரிகையை ஆதாரமாகக் கொண்டு, ஹர்ஜித் சிங் மீது இந்தியன் பீனல் கோர்ட் U/S 186, 353 செக்ஷன்படி குற்றம் சாட்டப்பட்டது.

அவ் விரு குற்றங்களையும் தான் செய்யவில்லை யென்று ஹர்ஜித் சிங் மறுத்தார். நீதி மன்றத்தில் வழக்கு ஆரம்பமாகியது.

டிபென்ஸ் தரப்பு வாதம் இதுதான்:

கான்ஸ்டபிள் மிஹிர் சந்த்ரா டாம் லாரி டிரைவரிடம் லஞ்சம் கேட்டார். டிரைவருக்கு இடது பக்கத்தில் அமர்ந்திருந்த ஹர்ஜித் சிங் லாரியிலிருந்து இறங்கி, கான்ஸ்டபிள் மீது புகார் செய்வதற்காக அவருடைய நம்பரைக் கேட்டார். ஆனல் கான்ஸ்டபிள் தன் நம்பரை சொல்லவில்லை. அங்கு வந்த போலீஸ் அதிகாரிகளும் ஹர்ஜித் சிங்கின் பிடியிலிருந்து கான்ஸ்டபிளை விடுவிப்பதுபோல் பாவனைசெய்து விட்டார்கள்.

மேலும், ஹர்ஜித் சிங் இம்மாதிரி அடிக்கடி போலீஸ் அதிகாரிகள் மீது புகார் செய்யக் கூடியவர் என்று போலீசு இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் ரகசியமாகக் கூறியதால், போலீஸ் அதிகாரிகள் அனைவருமே ஹர்ஜித் சிங் கான்ஸ்டபிளைத் தாக்கினர் என்று தவருகக் கூறிவிட்டார்கள் என்று அவருடைய அட்வகேட் அபிப்பிராயம் தெரிவித்தார்.

கீழ்க் கோர்ட்டில், ஹர்ஜித் சிங் மீது I. P. C. U/S 353, 186, சுமத்தப்பட்ட குற்றங்கள் சந்தேகத்திற்கிடமில்லாமல் நிரூபிக்கப்படவில்லையென்று தீர்மானிக்கப்பட்டது. ஆயினும் I. P. C. U/S 352 செக்சன்படி மிஹிர் சந்த்ரா டாமை ஹர்ஜித் சிங் தாக்கினர் அல்லது தாக்க முயற்சித்தார் என்ற குற்றத்திற்காக ஹர்ஜித் சிங்கிற்கு ரூ. 350 அபராதமும் அபராதம்கட்டத்தவறினல் 30 நாள் கடுங்காவல் தண்டனையும் விதிக்கப்பட்டது.

எனவே, இந்த அப்பீலில் பரிசீலனைக்குரியது ஹர்ஜித்சிங் U/S 352 I. P. C.-படி தண்டனை பெற்றது சட்டப்படி சரிதானு என்பதுதான்.

டிபென்ஸ் தரப்பில், லாரி டிரைவரிடம் கான்ஸ்டபிள் லஞ்சம் கேட்டதால், அவரைப் பற்றி புகார் செய்வதற்கு அவருடைய நம்பரை ஹர்ஜித்சிங் கேட்டார் என்றும், அப்போது கான்ஸ்டபிள் அங்கிருந்து தப்பிச்செல்ல முயன்றுர் என்றும், எனவே லாரியிலிருந்து இறங்கி அவருடைய சட்டையை ஹர்ஜித்சிங் பிடித்தார் என்றும் கூறப்படுகிறது. இந்த ஒரு செயலுக்காகதான் ஹர்ஜித்சிங் U/S 352 I. P. C.-படி கற்றறிந்த மாஜிஸ்டிரேட்டால் தண்டிக்கப்படுகிறுர்.

அப்பீல்தாரரின் வக்கீல் தன்னுடைய வாதத்தில் அச்செயல் சந்தேகத்திற்கிடமில்லாமல் நிரூபிக்கப்பட்டாலும், லஞ்சம் கேட்ட கான்ஸ்டபிள் ஒருவர் தன் நம்பரைச் சொல்லாமல் தப்பியோட முயற்சிக்கும் பொழுது அவரை கைது செய்ய அப்பீல்தாரர் ஹர்ஜித்சிங்கிற்கு பூரண உரிமை உண்டு என்றும், எனவே அச்செயலுக்காக அவரைத் தண்டிக்கமுடியாது என்றும் கூறினார்.

பிராஸிகியூஷன் தரப்பில் 12 சாட்சிகள் விசாரிக்கப்பட்டார்கள். அவர்களில் D. S. P. சர்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் உள்பட ஏழு பேர்கள் போலீஸ் அதிகாரிகள். இவர்கள் அனைவருமே போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரலின் ஆலோசனையின் பேரில், ஹர்ஜித்சிங்கை எப்படியாவது குற்றவாளியாக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் சாட்சியம் கூறினார்கள் என்று டிபென்ஸ் தரப்பில் சொல்லப்பட்டது.

ஹர்ஜித்சிங் அனைத்து வங்காள லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தின் உப-தலைவர் என்று டிபென்ஸ் தரப்பில் கூறப்பட்டது. ஆனால் அச்சங்கம் அங்கீகரிக்கப்படாத சங்கமாகும் என்று போலீஸ் அதிகாரிகள் தங்களுடைய சாட்சியங்களில் கூறினார்கள் அதற்க்காக அவர்கள் பல கடிதங்களையும் சமர்ப்பித்தார்கள். அவற்றிலொன்றில் மேற்கு வங்காள உதவி டிராபிக் போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் திரு. P. K. சென்னின் கையெழுத்து இருந்தது. என்னதான் பொருப்பு அவரைச் சார்ந்திருந்தாலும், இச்செயல் சரியானதாகத் தோன்றவில்லை.

ஹர்ஜித்சிங் போலீஸ் அதிகாரிகள் மீது அடிக்கடி புகார் செய்யக்கூடியவர் என்பது தெளிவாகத் தெரிந்தாலும், அவரை வேண்டுமென்றே ஏதாவதொரு குற்றத்தில் சிக்கவைக்கவேண்டுமென்று பெரிய போலீஸ் அதிகாரிகள் கூட முயற்சி செய்திருக்கிறார்கள்என்பது நன்குபுலப்படுகிறது. கீழ்க்கோர்ட்டில் 'Z' என்று குறிக்கப்பட்டகடிதத்தில் பின்வருமாறு காணப்படுகிறது

உதவி டிராபிக் போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல், மேற்கு வங்காளம்.

பொருள்:- உங்கள் மெமோ நெ. 2005/1(6) டி. ஐ. ஜி. (T), தேதி 25-8-58.

உங்கள் கடிதத்தைக் கண்ட இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் பின்வருமாறு அபிப்ராயப்பட்டார்.

"ஏதாவதொரு குற்றம் செய்ததாக நாம் ஏன் அவர் மீது வழக்குத் தொடரக்கூடாது? அதற்கு அவருடைய கடந்தகால செயல்கள் முழுவதையும் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும்"

Wolf ELECTRIC TOOLS Regd Trade Mark

INDUSTRY'S FIRST CHOICE

LIGHT... FAST... HANDY

Stabilise Your Production Costs with Wolf Portable Electric Tools

Drills • Grinders • Sanders • Blowers

Accredited Dealers

BI-RW/56

Also Dealers for:

Wolf Tools
Trisodium Phosphate
Automobile and Scooter Spare Parts
Good year. Firestone, Ceat and Mansfield Tyres and Tubes
Auto and Scooter Workshop

INDUSTRIAL DISTRIBUTORS

283, AVANASHI ROAD
COIMBATORE-1

PHONE: 5939

இக்கடிதத்தின் அசலே கோர்ட்டில் சமர்ப்பிக்கவேண்டுமென்று டிபென்ஸ் தரப்பில் கோரப்பட்டிருக்கிறது. ஆனு அசல் கடிதத்தை தாக்கல் செய்வதற்கு போலீசாரிடமிருந்து பலத்த எதிர்ப்பு தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலிருந்து, அக் கடிதத்தைப் போலீசார் மறைக்கவே விரும்பினுர்கள் என்ற முடிவுக்குத் தான் வரவேண்டியிருக்கிறது. அது எப்படியிருந்தாலும், கான்ஸ்டபிள் மிஹிர் சந்த்ரா டாம் லாரி டிரைவரிடம் லஞ்சம் கேட்டார் என்றும் அவருடைய நம்பரை ஹர்ஜித் சிங் கேட்டார் என்றும் திடமாக வாதம் செய்யப்படுவதால் கீழ்க் கோர்ட் ஹர்ஜித் சிங்கிற்குத் தண்டனே வழங்குவதற்குமுன்னுல் இன்னும் கொஞ்சம் எச்சரிக்கையாக இருந்திருக்க வேண்டும்.

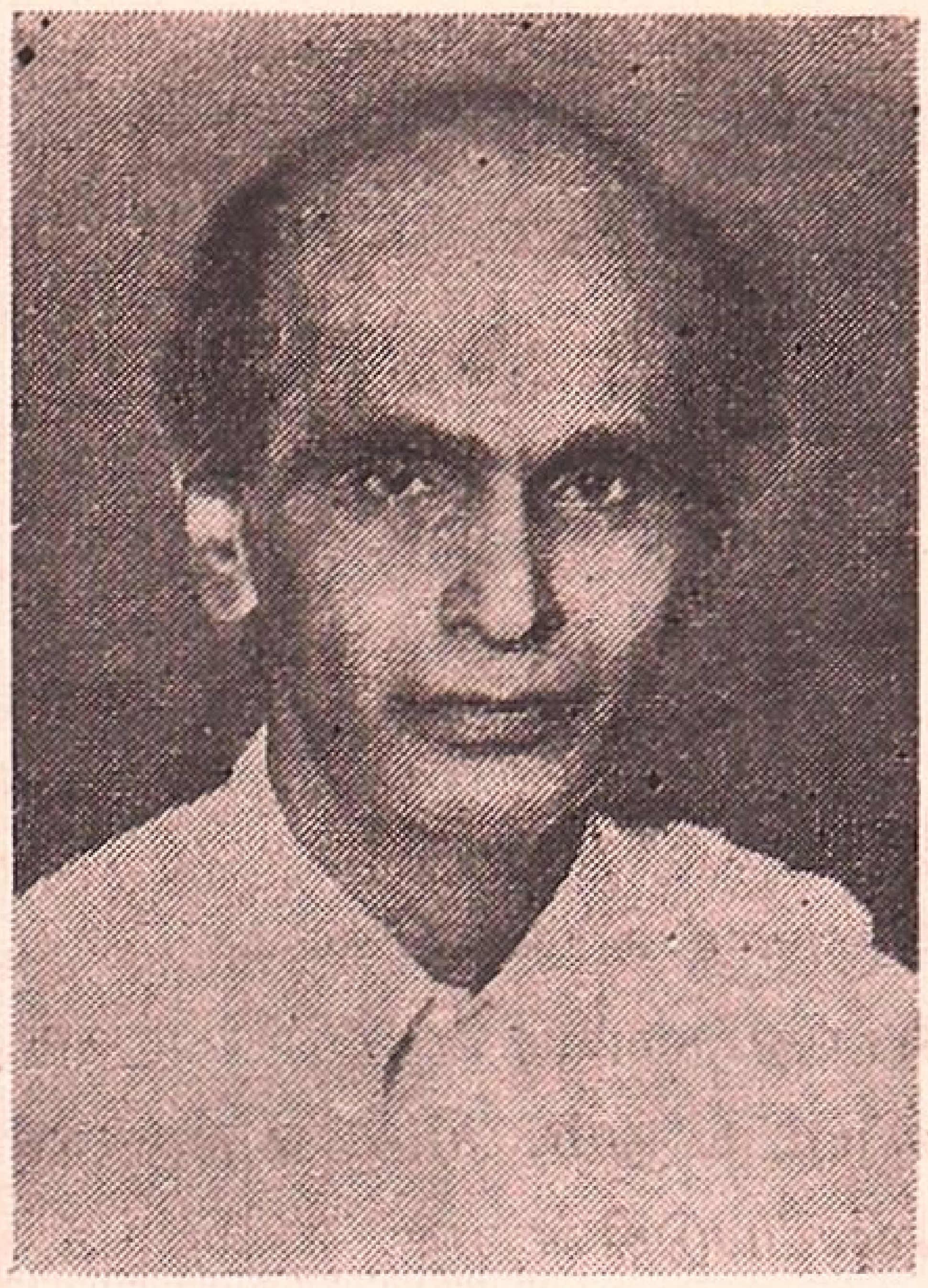
சாட்சியங்களேக் கூர்ந்து கவனித்திருந்தால் ஹர்ஜித் சிங் முதன் முதலில் 'நம்பரைச் சொல்' என்றுதான் கூறினுர் என்பது தெரிந்திருக்கும். சப்-இன்ஸ்பெக்டர், P. W. 12 அஜித் பௌமிக்கிடம் கான்ஸ்டபிள் லாரி டிரைவரிடம் லஞ்சம் கேட்டார் என்று ஹர்ஜித் சிங் கூறியிருக்கிருர். ஆனுல் சப்-இன்ஸ்பெக்டர் அந்த புகாருக்குரிய நடவடிக்கை எடுக்கவில்லே. அத்துடன் ஹர்ஜித் சிங் கைது செய்யப்பட்ட பின்னரே இவ்வாறு புகார் செய்தார் என்றும் அவர் கூறியிருக்கிருர். ஆனுல், ஹர் ஜித் சிங் ஆரம்பத்திலிருந்தே கான்ஸ்டபிள் லஞ்சம் கேட்டார் என்று புகார் சொல்லியிருக்கிருர் என்பது சாட்சியங்களிலிருந்து தெரியவருகிறது. ஹர் ஜித் சிங் கான்ஸ்டபிளே மேலதிகாரிகளிடம் இழுத்துவர முயன்றபொழுது "நம்பர் எங்கே? நம்பர் எங்கே? என்று கூச்சலிட்டார் என்று கூறும் P. W. 5 அனில் குமார் சட்டர்ஜி கான்ஸ்டபிளிடம் நம்பர்பிளேட் இருக்கிறதா, இல்லேயா வென்று தான் பார்க்கவில்லே யென்றும் சொன்னுர். உண்மையில் கான்ஸ்டபிள் லஞ்சம் கேட்டு, அவருடைய நம்பர் கேட்கப்பட்டதும் நம்பர் பிளேட்டையும் மறைத்திருந்தால், அவரைக் கைது செய்ய ஹர்ஜித் சிங்கிற்குப் பூரண உரிமை உண்டு.

ஒரு வாகனத்தின் டிரைவரிடம் உரிய தஸ்தாவேஜுகளேக் காட்டும்படி கூறுவதற்கு ஒரு போலீஸ கான்ஸ்டபிளுக்கு அதிகாரமில்லே என்று கீழ்க்கோர்ட் மிகச் சரியாகச் சொல்லியிருக்கிறது. இந்தக் குறிப்பிட்ட சம்பவம் நடைபெற்றபொழுது, சாலேயின் மேற்குப் புறத்தைக் கவனித்துக் கொண்டிருந்த போலீஸ் அதிகாரி, வேறொரு சோதனே செய்துகொண்டிருந்தார் எனவும், அவர்தான் ஹர்ஜித் சிங் வந்த லாரியைச் சோதனேயிடுமாறு மிஹிர் சந்த்ரா டாமிற்கு உத்தரவிட்டார் எனவும் காவல் துரை அதிகாரிகள் சாட்சியம் கொடுத்தார்கள். ஆனுல் P. W. 6 நாராயண் சந்த்ரா கோன் சாட்சியத் திலிருந்து, அந்த காவல் அதிகாரி சோதனேயிட்டதாகக் கூறும் லாரிக்கு அருகில் செல்லவில்லேயென்றும், உரிய ரிக்கார்டுகளேக் காட்டும்படி டிரைவரிடம் கேட்க வில்லே யென்றும் தெரிகிறது. அதிலிருந்து காவல் துறை அதிகாரிகள் சட்டப்படி தங்கள் வேலேகளேச் செய்யவில்லே என்பது புலனுகிறது. மோட்டர் வாகன சட்டபடி காவல் துறை அதிகாரிகள் தான் உரிய ரிக்கார்டுகளேப் பார்வையிடலாம். போலீஸ் கான்ஸ்டபிளுக்கு அந்த அதிகாரமில்லே. இந்த வழக்கை பொறுத்தமட்டிலும், போலீஸ் அதிகாரிகளே சென்று சம்பந்தப்பட்ட ரிக்கார்டுகளே வாங்கிப் பார்ப்பது தங்கள் தகுதிக்குக் கீழான செயலாகும் என்று கருதுவதாகத் தோன்றுகிறது. D. S. P., சர்க்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் ஆகியோரின் முன்னிலேயிலேயே இப்படி நடந்துகொள்ளும் போலீஸ் அதிகாரிகளின் செயல்கள் சற்றும் திருப்திகரமாகத் தெரியவில்லே.

சரியாகவோ, தவருகவோ மிஹிர் சந்த்ரா டாம் லாரி டிரைவரிடம் லஞ்சம் கேட்டார் என்று ஹர்ஜித் சிங் புகார் செய்துவிட்டார். ஆனுல் அப்புகாரை முறைப்படி விசாரிக்க வேண்டிய அதிகாரிகள் எல்லா விஷயத்தையும் மறந்துவிடவே முயன்றிருக்கிருர்கள். இந்த அம்சத்தைப் பொறுத்தவரை லாரி டிரைவரின் சாட்சியத்தை சிறந்ததாக எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

இதில் விசித்திரம் என்னவென்றுல் விவகாரம் நடைபெற்ற லாரியை ஐ. ஜி. போலீசாரே அங்கிருந்து அனுப்பிவைத்திருப்பதுதான்.

(தொடரும்)



திரு. ஜி. டி. நாயுடு

டயர் பராமரிப்பு

பகுதி ஏழு

முடிவுரை

வாகனம் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பொழுது ஸ்டீயரிங் மீது ஏற்படும் வளைவுகளை சரிப்படுத்த ''டோ-இன்'' அவசியம். டோ-இன் குறிப்பிடப் பட்ட வரம்புகளுக்கு மீறியதாக இருந்தால், டயர் சீக்கிரம் தேய்ந்துவிடும்.

டயர் பராமரிப்பு

டயர்களை சரியானபடி பராமரிப்பதால் பலன்கள் உண்டு. டயர் பராமரிப்பின் எளிய விதிகளை கடைப்பிடிப்பதால், முப்பத்தி மூன்று ஒன்றின் கீழ் மூன்று சதவிகிதம் சேமிப்பு செய் யலாம் என்பதும், டன்மைலுக்கு ஆபரேட்ட ருக்கு குறைந்த செலவு ஏற்படும் என்பதும் அனுபவத்தில் கண்டதாகும்.

உதாரணமாக, ஆறு 32×6 டயர்கள்உள்ள வாகனத்தை எடுத்துக்கொள்வோம். இடை விடாது இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் வாகனத் திற்கு வருடத்திற்கு இரண்டு 'செட்' டயர்கள் வேண்டும். 34×7 டயரின் விலை சுமார் ரூ. 500 இரண்டு செட்டுகள், அதாவது 12 டயர்களின் விலை ரூ. 6000 ஆகும். இதில் மூன்றில் ஒரு பங்கு சேமிப்பு செய்யலாம். அதாவது வருடத் திற்கு வாகனத்திற்கு ரூ. 4000 மிச்சமாகும். வருடத்திற்கு மூன்று செட்டுகள் டயர்கள் உப யோகிப்பவர்களும் இருக்கிறார்கள். அப்போது ரூ. 6000 மிச்சமாகும். அதாவது ஒரு யூனிட் டுக்கு மாதமொன்றுக்கு ரூ. 250 மிச்சமாகும்.

இதை ஆபரேட்டருக்கு சம்பளம் தருவ தற்கு உபயோகிக்கலாம்.

சிரமம் எடுத்துக்கொண்டால் பயன் இல் லாமலா போய்விடும்?

ஏராளமாக வாகனங்கள் வைத்திருப்பவர் கள் டயர் பராமரிப்பு என்ஜினீயரை வைத்துக் கொள்கிறார்கள். இதனால் பலன் உண்டு. 20 லாரிகள் அல்லது பஸ்கள் வைத்திருப்பவருக்கு மேற்கண்ட அடிப்படையில் மாதத்திற்கு ரூ. 3000 கிடைக்கும்; வருடத்திற்கு ரூ. 36000 கிடைக்க இது முதலீடு இல்லாமல் கிடைக்கும் இலாபம். 100 வாகனங்கள் வைத்திருப்பவ ருக்கு வருடத்திற்கு ரூ. 1,80,000 கிடைக்க லாம். (முற்றும்)

நீங்கள்
சந்தாதாரராகி விட்டீர்களா?
"டிரைவர்"
ஆண்டு சந்தா ரூ. 6-00

மித மிஞ்சிய வரிகள் ரஸ்தா போக்குவரத்தை ஸ்தம்பிக்கச் செய்துவிட்டன!

டாக்டர்
F. B. ஆண்டியா

நமது நாட்டில் அடிக்கடி அரசாங்கம் பல வித வரிகளைப் போட்டு வருகிறது. தற்போது அது குறிப்பிட்ட எல்லையையும் கடந்து நிற்கிறது. அந்த வரிகளில் முக்கியமானவை சாலை போக்கு வரத்திற்கு போடப்பட்டிருக்கும் திகைப்பூட்டும் வரிகளாகும்.

நமது நாட்டின் பின்தங்கிய பொருளாதார நிலையில், மோட்டார் வாகனத்தை உபயோகிக்கும் ஒரு சராசரி மனிதர் ஆண்டுக்கு சுமார் ரூ. 3700ஐ வரியாகக் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆனல், அதே நேரத்தில் அமெரிக்கா போன்ற பொருளாதாரத்துறையில் மிகவும் முன்னேறியுள்ள நாடுகளிலோ ஆண்டுக்கு ரூ. 500 தான் வரி கட்டுகிருர்கள். 1962-ம் ஆண்டு போடப்பட்ட மத்திய அரசாங்க பட்ஜெட்டில், 64 கோடி ரூபாய் அதிக வருமானம் கிடைக்கும்படி சாலை போக்குவரத்திற்கு புதிய வரிகள் போடப்பட்டன. இது அத்துறைக்கு ஒரு பேரிடியாகும் என்பதில் ஐயமில்லை. சாலை போக்குவரத்திலிருந்து 1963-64 ஆண்டில் 264 கோடி ரூபாயும் 1964-65 ஆண்டில் அதற்கும் அதிகமாகவும் வரியாகக் கிடைத்துள்ளன.

பலவித வரிகள்

பெட்ரோல், டீசல் எண்ணெய், டயர், டியூப், கார் உறுப்பு ஆகியவற்றின்மீது விதிக்கப்பட்ட இறக்குமதி வரி, எக்ஸைஸ்வரி, சர்சார்ஜ் விற்பனை வரி, பிரயாண வரி, (மத்திய மாநில அரசாங்கங்களினுலும், நகர சபையினுலும் விதிக்கப்பட்ட) ஆகியவற்றிலிருந்து ஏராளமாக பணம் கிடைத்திருக்கிறது. ஆனல், 1963-64ம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையிலிருந்து அரசாங்கத்திற்கு ரூ. 264-41 கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைத்திருந்தாலும் அத்துறைக்காக 127.2 கோடி ரூபாய்தான் செலவு செய்திருக்கிறது. தற்போது நாட்டின் பல பாகங்களிலும் விஸ்தரிக்கப்பட்டதும், சிறந்ததுமான ரஸ்தாக்கள் தேவைப்படுகின்றன. அதைக் கவனியாது புறக்கணிப்பதோ அல்லது ரஸ்தா போக்குவரத்துத்துறை திக்குமுக்காடிப்போகும் அளவுக்கு வரி போடுவதோ தொழில்துறைக்கும் நல்லதல்ல, நாட்டிற்கும் உகந்ததல்ல.

தற்போதுள்ள வரிகளை நியாயமான அளவுக்குக் குறைந்தால்தான் ரஸ்தா போக்குவரத்தும், நாட்டின் பொருளாதாரமும் வளர்ச்சியடையும் என்று அடிக்கடி பலரும் சொல்லி வருகிருர்கள். 20 அல்லது 25 சதவீதம் வரிகள் குறைக்கப்பட்டால் அது சாலை போக்குவரத்துத்துறைக்கு ஒரு வரப்பிரசாதமாக விளங்கும். தொழில் துறையும் விரைவில் வளர்ச்சியடையவும் வாய்ப்பு கிட்டும். அந்த வளர்ச்சி நாட்டின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதுடன், பொருளாதாரத் துறையின் வளர்ச்சிக்கும் நீராக அமையும். இன்று ஒவ்வொரு பொருளின் விலையும் நினைக்க முடியாத அளவில் உயர்ந்து கிடக்கிறது. பொருளாதாரத் துறையின் வளர்ச்சிக்கும் நீராக அமையும். இன்று ஒவ்வொரு பொருளின் விலையும் நினைக்க முடியாத அளவில் உயர்ந்துகிடக்கிறது. பொருளாதாரத் துறையின் வளர்ச்சியிலும் மந்த நிலையே காணப்படுகிறது. எனவே இந்த சமயத்தில் அரசாங்கம் மேலே குறிப்பிட்ட சலுகையைச் செய்ய வேண்டியது அவசியம்.

போக்குவரத்தில் தடை

சாலைப் போக்குவரத்தில் அரசாங்கத்தினுல் பலவித தடைகளும், தாமதமும் ஏற்படுகின்றன. முக்கியமாக, விற்பனை வரி செக்-போஸ்

CRITERION-RE-466 TA

விநியோகஸ்தர்கள்:

மதருஸ், மைசூர், கேரளா:

ஸ்பீட்-ஏ-வே பிரைவேட் லிட்., 35/5, மவுண்ட் ரோடு, மதருஸ்-2.

டினுல் ஏற்படும் தடைகள் அனந்தம். இவை எல்லா பிரதான சாலைகளிலும் உள்ளன. செக்-போஸ்ட் அதிகாரிகளின் பரிசீலனைக்காக, பல வித இன்வாய்சுகளும், டெக்ளரேஷன்களும் எடுத்துக் காட்ட வேண்டியிருக்கிறது. இதனுல் சரக்குகள் குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு செல்வதில் தாமதம் ஏற்படுவதுடன், சிற்சில சமயங்களில் நாள் கணக்கில் கூட சரக்கு ஏற்றிச்செல்லும் மோட்டார் வாகனம் செக்-போஸ்டிலேயே நிற்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தமும் ஏற்பட்டு விடுகிறது. இதனுல் சரக்குகள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் போய்ச் சேராததுடன், வாடிக்கையாளர்களின் அதிருப்திக்கும் ஆளாக நேரிடுகிறது. இதே போன்று அரசாங்கத்தினுல் புதிதாக விதிக்கப்பட்டருக்கும் சரக்கு வரியினுலும் போக்குவரத்து பெரிதும் தடைப்படுகிறது. இந்த வரி தனித்தனியாக ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் வசூலிக்கப்படுகிறது. எனவே, ஒரே சரக்குக்கு பலமுறை வரி விதிக்கப்படுவதுடன் அந்த சரக்கு குறிப்பிட்ட இடத்தைச் சென்றடைவதற்குள் எல்லைமீறிய தாமதத்திற்கும், சிரமத்திற்கும் உள்ளாக வேண்டியிருக்கிறது. இந்த உபத்திரவங்களினுல் சாலைப் போக்குவரத்து பெரிதும் பாதிக்கப்படுகிறது என்பதை அரசாங்கம் நன்கு உணரவேண்டும்.

சாலைப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சி

1961-ம் ஆண்டு *120* லட்சம் டன் போக்குவரத்து சாலை போக்குவரத்தினுல் நடைபெற்றது. அது *1971*-ம் ஆண்டுக்குள் *1180* லட்சம் டன்களாக உயர்ந்துவிடும் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனுல், சாலைப் போக்குவரத்து

துறையின் வளர்ச்சிக்கு அரசாங்கம் ஆவன செய்யாவிட்டால் இந்த கணக்கு வெறும் காகிதத்துடன் மட்டும் இருந்துவிடும். நடைமுறை செயலுக்கு வராது.

தேசீய மயமாக்கும் திட்டம்

சாலேப் போக்குவரத்துத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ளவர்கள் லேசென்ஸ் வாங்குவதில் ஏற்படும் தொல்லேகள், மித மிஞ்சிய வரிகள் ஆகியவற்றைச் சமாளிப்பதோடு, அத்துறை தேசீய மயமாகிவிடுமோவென்றும் அஞ்சிக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஏற்கனவே சில மாநில அரசாங்கங்கள் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டுள்ளன. அதன் மூலம் ஒரு குறிப்பிட்ட வருவாயும் கிடைத்து வருகிறது. ஆனல் அதே நேரத்தில் சரக்கு போக்குவரத்தையும் அந்த மாநிலங்கள் எடுத்துக்கொண்டால் அதுதானே அழிவுதேடிக்கொண்டதுபோலாகிவிடும். சரக்கு போக்கு வரத்துத் துறைக்கு முற்றிலும் மாறுபாடான, பஸ்கள் சில குறிப்பிட்ட ரூட்டுகளில் மட்டுமே செல்லும். ஆனல், சரக்குகள் எல்லா வழிகளிலும் செல்லக்கூடியவை. எனவே அதை நிர்வகிப்பதில் எண்ணத்தொலேயாத சிரமங்களும் பிரச்னேகளும் உள்ளன.

சில ஐரோப்பிய நாடுகள் சரக்கு போக்குவரத்துத் துறையை தேசீயமயமாக்கிவிட்டு, பிறகு அதைத் திறமையாக நடத்த முடியாமல் தனியார் துறைக்கே மீண்டும் விட்டுவிட்டன, இதை நமது அரசாங்கமும் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். அந்த ஐரோப்பியநாடுகளில் சரக்கு போக்குவரத்து தேசீயமயமாக்கப்பட்டபொழுது, சரக்கு அனுப்புபவர்கள் பல அச்சிட்ட பாரங்களேப் பூர்த்திசெய்துகொடுத்த பிறகும் சரக்குகளே அனுப்ப பல நாட்கள் காத்திருக்கவேண்டியதாயிற்று. அதனல் சாலேப் போக்குவரத்து படிப்படியாகக் குறைந்து இறுதியில் அந்தத் துறையே நசிந்துபோகக்கூடிய நிலேமை ஏற்பட்டுவிட்டது. அதன்பிறகே அத்துறை மீண்டும் தனியார் கையில் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

நமது நாட்டில் ஒருசமயம் பம்பாய் மாநில போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷன் 800 லாரிகளே சொந்தத்தில் ஓட்டுவதென முடிவு செய்தது. ஆனல் அதிலுள்ள சிரமங்களேயும், பிரச்னேகளேயும் ஆராய்ந்து பார்த்ததும் அந்த யோசனேயை கைவிட்டுவிட்டது. அத்துடன், தேசீய மயமாக்கப்படும் ஒரு ஸ்தாபனம் தனியார் துறையினரைக் காட்டிலும் மிக அதிகமாகக் கட்டணம் வசூல் செய்தால் தான் அந்த ஸ்தாபனம் லாபத்தில் ஓட முடியும் என்பதும் தெரியவந்தது.

எனவே, தேசீய மயமாக்கும் திட்டம் இத்தொழில் வளர்ச்சியடைய உதவாது. அதற்கு மாருக, இத் தொழில் நசிந்து போகவே அது வழி வகுக்கும். இதைப் பூரணமாக உணர்ந்து தான் அரசாங்கத்தில் சில முக்கிய பதவி வகிப்பவர்கள் சமீப காலத்தில் தேசீய மயமாக்கும் பேச்சே எழாது என்று சொல்லி வருகிருர்கள். நாட்டின் பொருளாதார நிலேமையைக் கருத்தில் கொண்டாவது சாலேப் போக்குவரத்துத் துறையை தேசீய மயமாக்க அரசாங்கம் அவசரப்பட்டு எவ்வித நடவடிக்கையையும் மேற்கொள்ளாது இருக்க வேண்டும்.

ஆதாரம்: 'இந்து' இந்தியத் தொழில்கள் சர்வே மலர், 1964.

எல்லாவிதமான
கார் வேலேகளேயும்
சிறந்த முறையில்
செய்து கொடுக்கப்படும்.

★

கலேமகள்
மோட்டார் ஒர்க்ஸ்
ராஜா மில் ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

மோட்டார் உலகில் மாபெரும் புரட்சி!

ஸ்டீயரிங் இல்லாத கார்!

விரைவில் கார் டிரைவர்கள் தங்களை விமானம் ஓட்டுபவர்களாகக் கற்பனை செய்து பெருமைப்பட்டுக்கொள்ளக்கூடும்! போர்டு மோட்டார் கம்பெனியார் அதற்கான முயற்சியில் ஈடுபட்டிருக்கிருர்கள். அவர்கள் கண்டுபிடித்திருக்கும் ஸ்டேரிங் கண்ட்ரோல் சிஸ்டம் 'T' வடிவத்தில் உள்ளது. ஸ்டேரிங்கிற்குப் பதிலாக இரண்டு பிளாஸ்டிக் வளையங்கள் பொருத்தப் படுகின்றன. இவற்றின் குறுக்களவு ஐந்து அங்குலம். கங்கணங்களைப்போல் காணப்படும் இவ்விரண்டு வளையங்களும் 'T' வடிவத்தின் மேற்புறத்தில் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. ஒரு வளையத்தைத் திருப்பினாலும் இரண்டு வளையங்களும் சேர்ந்தேதான் சுற்றும். இவற்றை ஒரு கையினாலேயே சுலபமாக இயக்கலாம். இவ்விரண்டு வளையங்களையும் ஸ்டேரிங் பிரிவின் வழியாக ஒரு சங்கிலி இணைக்கிறது. அதிவேகமாகச் செல்லக் கூடிய துரித நெடுஞ்சாலைகளில் கார் செல்லும்போதும், கடினமான வளைவுகளில் திரும்பும்போதும் மிகச்சிறிய ஸ்டேரிங்கே தேவைப்படுகிறது. எனவே, இந்த வளையங்களை அதுபோன்ற சமயங்களில் ஒரேயொரு விரலால் மட்டுமே சமாளித்துவிடலாம். இந்தப் புதிய வளையங்கள் பொருத்தப்பட்ட காரை ஓட்டிப் பார்த்த விமானிகள் அந்தக் கார் உபயோகத்தில் சிறந்ததாகவும், ஓட்டுவதற்கு சுலபமாகவும் இருக்கிறதென்று கூறினார்கள்.

டிரைவருக்கு அதிக இடம்

இந்தப் புதிய வளையங்கள் தங்களுடைய கார்களுக்கு ஒரு புதிய தோற்றத்தை ஏற்படுத்துவதற்காகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவை அல்ல வென்றும், அனுபவ பூர்வமான சிந்தனையில் உருவானவை என்றும் போர்டு கம்பெனியைச் சேர்ந்த அதிகாரி ஒருவர் கூறினார். இந்தப் புதிய கண்டுபிடிப்பின் பயனாக, ஸ்டேரிங் மீது குனிந்துகொண்டு கார் ஓட்டும் டிரைவர்கள் நன்றாக சாய்ந்து அமர்ந்து சிரமமில்லாமல் கார் ஓட்டலாம். டிரைவர் ஆசனம் கைகளை சௌகரியமாக வைத்துக்கொள்ளும் வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு பெரிய காராக இருந்தாலும் ஒரு கையினாலேயே சுலபமாகக் கார் ஓட்டலாம், இதனால் மற்றொரு கைக்கு ஓய்வு கிடைக்கிறது. அந்தக் கையின் உதவி கொண்டு பதட்டமில்லாமல் மற்ற கார் (விளக்கு இண்டிகேட்டரைமாற்றுதல்போன்ற) வேலைகளை எளிதாகக் கவனிக்கலாம். ஸ்டேரிங் சிறியதாகி விடுவதால் டிரைவர் வசதியாக அமருவதற்குப் போதுமான இடம் கிடைத்து விடுகிறது. டிரைவர் சுற்றுவட்டாரம் முழுவதையும் தெளிவாகப் பார்க்கவும் முடிகிறது. அத்துடன், கார் விபத்துக்களில் ஸ்டேரிங் சதி செய்ததினால் ஏற்பட்ட விபத்துக்களே அதிகம். எனவே, ஸ்டேரிங்கை ஒழிப்பதன் மூலமாக விபத்துக்களையும் குறைத்துவிடலாம்.

இந்தப் புதிய கண்டுபிடிப்பு 'நிலையான விகித மாற்ற XR-50 ஸ்டேரிங் கண்ட்ரோல்' என்று அழைக்கப்படுகிறது. இதைக் கண்டு பிடித்தவர்கள் போர்டு கம்பெனியைச் சேர்ந்த ஆராய்ச்சிக் குழுவினர் ஆவார்கள். இதைக் கண்டுபிடித்து, சுலபமாக இயக்கவைப்பதற்கு அவர்களுக்கு மூன்று ஆண்டுகள் பிடித்தது.

இந்தப் புதிய முறையினால் கார் இயந்திரங்களை இயக்குதல், சக்தி, அமைப்பு ஆகியவற்றில் பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டாலும் சக்கரங்களின் அமைப்பில் எவ்வித மாற்றமோ, இடைஞ்சலோ இல்லை. அவை முதலில் தயாரிக்கப்பட்ட மாடல் 'T' போர்டு காரில் உள்ளது போல்தான் இருக்கின்றன.

இந்தப் புதிய முறையைக் காரில் பொருத்துவதால் செலவு குறைவு என்று சொல்லுவதற்கில்லை. ஆனுல் பெரிய கார்களுக்கு இது மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது. ஏனெனில் இப் புதிய முறையுடன் ஹைட்ராலிக் சக்தி முறையும் இணைந்துள்ளது. இதனுல் கார் சலனமில்லாமல் இருக்கும் போதும் டிரைவர் சுலபமாக அதைச் செலுத்த முடியும். அமெரிக்கக் கார்கள் அனைத்திலுமே விரும்பினுல் பவர் ஸ்டேரிங்கை வைத்துக் கொள்ளலாம். அதற்காகும் செலவும் தனி.

இந்தப் புதிய கண்டுபிடிப்பைக் காரில் இணைப்பதனுல் விலையில் நூறு பவுன்கள் கூடுதலாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்த வளையங்களை உபயோகித்துக் காரோட்டக் கற்றுக்கொள்ள டிரைவர்களுக்கு சிறிது காலமாகலாம் என்றும் கூறப்படுகிறது. இந்த வளையங்களை மிகச் சிறிய அளவில் வளைத்தால் போதும். கார் சர்ரென்று திரும்பிவிடும்.

இதன் அவசியத்தையும், பயனையும், மக்கள் உணர்வதற்கு சுமார் இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகலாம் என்று இதனை உருவாக்கியவர்கள் கருதுகிருர்கள். எனவே 1967-ம் ஆண்டுக்குப் பின்னரே இந்த வளையங்கள் கார்களில் பொருத்தப்படும்.

எழுதியவர்: **திரு. ஈஸ்வர் சாகர்.**
ஆதாரம்: **'இந்து' நாளிதழ்.**

வெளிநாட்டுச் செய்திகள்:

பின்லாந்து நாட்டில் 1964-ம் ஆண்டில் மற்ற நாடுகளின் கார்களைக்காட்டிலும் பிரிட்டிஷ் கார்களின் விற்பனையில் காணப்படும் கூடுதலே அதிகமாக உள்ளது. 1964-ல் அந்நாட்டில் மொத்தம் 82,100 கார்கள் உற்பத்திசெய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றில், ஜெர்மன் கார்கள் 24,200. பிரிட்டிஷ் கார்கள் 21,600; பிரெஞ்சுக் கார்கள் 10,000. இத்தாலியக் கார்கள் சுமார் 7000. ரஷ்யக் கார்கள் 5100.

1963-ல் உற்பத்தியான கார்களின் விபரம்:

ஜெர்மன் கார்கள் 15,900; பிரிட்டிஷ் கார்கள் 11,600; பிரெஞ்சுக் கார்கள் 7000; இத்தாலியக் கார்கள் 3700; ரஷ்யக் கார்கள் 4100.

1964-ம் ஆண்டில் எல்லாநாட்டுக் கார்களின் விற்பனையும் கூடிருந்தாலும் பிரிட்டிஷ் கார்களின் விற்பனையில் காணப்படும் 26·3 சதவீத உயர்வே முதன்மையாக நிற்கிறது.

∴ ∴ ∴

1964-ம் ஆண்டில் டன்லப் கம்பெனியின் தயாரிப்புகளின் ஏற்றுமதியில் 12 சதவீதம் உயர்ந்துள்ளது. சென்ற வருடம் இங்கிலாந்திலிருந்து 22 லட்சம் பவுன்களுக்கு டன்லப் தயாரிப்புகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளன. அத்துடன் பிரிட்டிஷ் கார்கள், டிரக்குகள், டிராக்டர்கள் ஆகியவற்றிற்கு டன்லப் கம்பெனியாரால் தயாரிக்கப்பட்ட பாகங்களாக 12 லட்சம் பவுன்களுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டிருக்கின்றன,

∴ ∴ ∴

தி ரூடெஸ்குரூப் என்னும் பிரிட்டிஷ் மோட்டார் ஸ்தாபனம், டெஹ்ரானிலுள்ள ஈரான் நேஷனல் இண்டஸ்ட்ரியல் மானுபாக்சரிங் கம்பெனியில் கூட்டுறவு கொண்டு டெஹ்ரானில் ரூடெஸ் வாகனங்களைத் தயாரிக்கப்போகிறது. சமீபத்தில் லண்டனில் அதற்கான உடன்படிக்கையில் ஈரான் கம்பெனி சார்பில் அஹமெட் கயாமி; நஹ்முட் கயாமி ஆகியோரும், ரூடெஸ் குரூப் சார்பில் அதன் மானேஜிங் டைரக்டர் பிரியன் ரூடெஸ்ஸும் கையெழுத்திட்டனர். ஆண்டுக்கு 5000 வாகனங்கள் டெஹ்ரானில் தயாராகுமென்று தெரிகிறது.

∴ ∴ ∴

பிப்ரவரி மாதம் 2-ம் தேதி பிரிட்டிஷ் மோட்டார் கார்ப்பரேஷனின் லாங் பிரிட்ஜ் தொழிற்சாலையில் பத்துலட்சமாவது மினிகார் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. இது குறுகிய காலத்திற்குள் செய்யப்பட்ட சிறந்த சாதனையாகக் கருதப்படுகிறது. ஆட்டோமோவ் பிராடக்ட்ஸ் குரூப் என்ற ஸ்தாபனம்தான் தொடர்ந்து இந்தக் கார்கள் உற்பத்திக்கு லாக்ஹீட் டிஸ்க், டிரக் பிரேக்குகள், பியூரோலேடர், ஆயில் பில்டர்கள், யோர்க், பெக்கிளட்சுகள், ஸ்டேரிங் ஸ்டேரிங் இணைப்புகள் போன்ற கார் உறுப்புகளை வழங்கியிருக்கிறது.

அரசாங்க பஸ் சர்வீஸில் குறைபாடுகள்!

நடைமுறை ஆண்டில் அரசாங்கபஸ் சர்வீஸ் நல்ல லாபத்துடன் நடைபெறுகிறது என்பது குறிப்பிடத்தக்க அம்சம். 1963-64-ல் நிகர நஷ்டம் ரூ. 28 லட்சம். இவ்வாண்டு நிகர லாபம் ரூ. 38 லட்சம். நூற்றைம்பது பஸ்கள் கூடுதலாக ஓடச் செய்தது, கட்டணங்களின் உயர்வு, நிர்வாகத் திறமை ஆகிய மூன்றும் இதைச் சாத்தியமாக்கியுள்ளன. மொத்த வருமானம் ரூ. 551 லட்சத்திலிருந்து ரூ. 735 லட்சமாக உயர்ந்தது. மொத்தச் செலவு ரூ. 487 லட்சத்திலிருந்து ரூ. 583 லட்சமாக கூடுதலாயிற்று. நிகர வருமானம் ரூ. 64 லட்சமாக இருந்தது ரூ. 152 லட்சத்தை எட்டிப்பிடித்தது. இம்மாதிரி நிலைமை திருந்தியதால் பிரயாண வசதி நிதி உட்பட எல்லா நிதிகளுக்கும் போடும் தொகை ரூ. 92 லட்சத்திலிருந்து ரூ. 114 லட்சமாக அதிகப்டுத்தினர்கள். நிகர லாபம் ரூ. 38 லட்சம். இது திருப்திகரமான நிலைமை.

கூடுதலான கட்டணத்தைக் குறைப்பார்கள் என்று நம்ப இடமில்லை. ஆனுல் செர்வீஸ் இன்னும் சிறப்பாக நடைபெறச் செய்தாக வேண்டும். அரசாங்க பஸ்களால் விபத்து நடைமுதல் ஆண்டில் சற்று அதிகமே. போதிய பயிற்சியில்லாதவர்களும் வேண்டுமென்றே முரட்டுத்தனமாக ஓட்டி தொங்கு சவாரிப் பிரயாணிகளை இம்சிப்பதில் திளைக்கும் டிரைவர்களும் நிறையப்பேர் இருக்கிருர்கள். போதிய தணிக்கை செய்து இவர்களை எச்சரித்து, அவசியமாயின் அகற்றி விடவேண்டும். வண்டிகள் வழியில் நின்றுவிடுவது அதிகரித்துள்ளது. இதுவும் சரி செய்யவேண்டிய அம்சம். கக்கூஸ் வசதிகள் இல்லாததால் கோயில் குளம் அருகிலுள்ள பஸ் ஸ்டாண்டுகளைக் கூட நரகமாக்கி விடுவது பஸ் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு சகஜமாகி விட்டது. மைலாப்பூர் குளக்கரை இதற்கு ஈடு ஜோடில்லாத உதாரணம். எவ்வளவோ புகார் செய்தும் இதைப்போன்ற விஷயங்களை காதில் போட்டுக் கொள்வதில்லை.

ரோடுகளை அகலப்படுத்தி, போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தி, வருவதால் விபத்துக்கள் குறையும் என்று அரசாங்கம் எதிர்பார்க்கிறது. லாரி, பஸ்டிரைவர்களும், டாக்ஸிடிரைவர்களும், பொறுப்புடன் வண்டிகளை ஓட்டச் செய்வதில் தனி அக்கறை செலுத்தினுல் தான் விபத்து குறையும். தவிர, நடைபாதைகள், கரடுமுரடாகவும், உபயோகத்துக்கு லாயக்கில்லாமலும் பல அபாயகரமான தடைகளுடனும் இருக்கின்றன. நன்ருக இருக்குமிடங்களில் காய்கறிகடைகள், சைக்கிள் ஸ்டாண்டுகள், கார்கள் முதலியவை அடைத்துக் கொண்டு இருக்கின்றன. போதிய கண்டிப்பு காட்டி நடைபாதைகள் சரிவரப் பயன்படச் செய்வதில் போதியகவனம் செலுத்தாதவரை விபத்துக்கள் அதிகரிக்கத்தான் செய்யும்.

சென்னை நகரில் வசிப்பவர்களும், வந்து போகிறவர்களும் பெருமளவில் அன்ருடம் அதிகரித்துக் கொண்டே போகின்ற சூழ்நிலையில், போதிய முன்யோசனையுடன் நகரபஸ்போக்குவரத்தைப்பற்றி அடிப்படையான முடிவுகளைச் செய்தாக வேண்டும். சில பிரதான மார்க்கங்களை முக்கியமாக வைத்துக்கொள்ளலாம். மற்றவைகளை இணைக்கும் மார்க்கங்களாக வைத்து நடத்துவதுபற்றி பரிசீலிக்கலாம்.

இப்போதைய பஸ்கள் எண்ணிக்கைபோதுமானவையல்ல. மாற்று ஏற்பாடுகளைச் செய்தாக வேண்டும். சென்னை நகரில் எல்லாரோடுகளிலும் மரங்களைவெட்டித்தீர்த்துவிட்டார்கள். பிரதான மார்க்கங்களில் மாடிபஸ்களை விடுவதற்கு இனி எவ்வித தடையும் இருக்கமுடியாது. ரோடுகளில் நெரிசல் அதிகமாகிவிட்டதால், பஸ் எண்ணிக்கையைக் கூடுதலாக்கிக்கொண்டே போகமுடியாது. ஆனுல் மாடி பஸ்களை விட்டு, பிறவிடங்களிற் போல இங்கேயும், காலை மாலை நேரப்போக்கு வரத்துப் பிரச்னைகளைச் சமாளிக்கலாம்.

— தினமணி

நூற்றாண்டுகளுக்கு முன் பிறந்த மோட்டார் இஞ்சின்!

சமீப காலம் வரை ஆடம்பரப் பொருளாகக் கருதப்பட்டு வந்த மோட்டார் கார் தற்போது அவசியமான பொருளாகி விட்டது. காலத்தின் அருமையை உணர்ந்தவர்கள் விரைந்து செல்லும் வாகனத்தைப் பயன்படுத்துகிறார்கள்.

மோட்டார் வாகனத்தை உந்தித் தள்ளி இயக்கும் இஞ்சின், 102 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. மோட்டார் இஞ்சின் வரலாறு விசித்திரமானது. நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்னர், கம்பஸ்ஸன் இஞ்சின்கள்'' (Combustion Engines) இயக்கத்தில் ஆர்வம் கொண்ட ஒரு பலசரக்குக் கடைக்காரர், கோலோன் நகரில், தனது சொந்த டிசைனுடன்'' கூடிய இஞ்சின்களைத் தயாரிப்பதற்கென ஒரு தொழிற்சாலையை அமைத்தார்.

புகழ்

முதன் முதலில் எரிவாயுவைக் கொண்டு, இந்த இஞ்சின் இயங்கியது. பின்னர் திரவ எரிபொருள் பயன் படுத்தப்பட்டது. இந்த அடிப்படையிலிருந்து தான் மோட்டார் காரும், விமானமும் கண்டு பிடிக்கப்பட்டு, நடைமுறைக்கு வந்தன. இந்த இஞ்சினைக் கண்டு பிடித்தவர் பெயர் "நிகோலஸ் ஆகஸ்ட் ஆட்டோ'' (Otto). அவருடைய தொழிற்சாலை மேலும் வளர்ந்தது. கோலான் நகருக்கு அருகாமையில் இருக்கிற விஸ்தாரமான ஓரிடத்திற்கு தொழிற்சாலை மாற்றப்பட்டது. இன்னும் அந்த தொழிற்சாலை இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்றால் வியப்பாக இல்லையா?

பொதுவாக, புதுமையான ஏதேனும் ஒன்றைக் கண்டுபிடிப்பவர், ஏழ்மையாகவே இறப்பார். அவர் உயிரோடு இருக்கும் வரை, அவரது கண்டுபிடிப்பின் முக்கியத்துவத்தை மக்கள் உணரவும் மாட்டார்கள். ஆனால் இதற்கு ஆட்டோ விதிவிலக்கு. அவர் பணக்காரராக இருந்தார்; இறந்தார். அவரைத் தேடி புகழும் பணமும் குவிந்தன. ஆனால் அவருக்குத் தொல்லைகள் இல்லாமல் இல்லை. உலகம் முழுவதிலும் பலர், அவர்மீது வழக்கு போட்டார்கள்! "பேடண்ட்'' சட்டத்தை அவர் மீறியதற்கு! தாங்கள் முன்னதாக கண்டுபிடித்த இஞ்சினைத்தான் "புதிதாக கண்டுபிடித்திருப்பதாக'' ஆட்டோ சொல்லிக்கொள்கிறார் என்று வழக்காடினார்கள். இஞ்சின் கண்டுபிடிப்புக்காக, அவருக்கு தரப்பட்டிருந்த "பேடண்ட் உரிமை'' சுமார் 18 ஆண்டு அமுலில் இருந்தது.

தொடக்கம்

பிராங்க்பர்ட் அருகே ஒரு குக்கிராமத்தில் ஆட்டோ பிறந்தார். சில ஆண்டுகள் தான் அவர், பள்ளியில் படிக்க முடிந்தது. வருமானம் தேடும் பொருட்டு, பலசரக்கு சாமான் விற்கும் "சேல்ஸ் மேனாக'' அவர் வேலை செய்யத் தொடங்கினார். இந்த வேலையில் அவருக்கு அலுப்புத்தட்டியது. எனவே இயந்திர வேலைகளில் அவர் ஆர்வம் காட்டலானார்.

1860-ம் ஆண்டில் பிரான்ஸ் நாட்டில் "காஸ் இஞ்சின்'' ஒன்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருப்பதையும், ஆனால் அது திருப்திகரமாக இயங்க வில்லையென்பதையும் அவர், பத்திரிகைகளில் படித்தார். உடனே அதைப்போல, ஆனால் சீர்திருந்திய முறையில் சீராக இயங்கக் கூடிய இஞ்சினைக் கண்டுபிடிக்கும் முயற்சியில் தீவிரமாக இறங்கினார். தனது சேமிப்பு முழுவதையும், இதில் செலவிடத்தொடங்கினார்.

1800-ம் ஆண்டில் லிபான் (Lebon) என்ற பிரெஞ்சுக்காரர், 'காஸ்' (Gas) உதவியினால் ஓடக்கூடிய இஞ்சினைக் கண்டுபிடிப்பதற்கான வழி முறைகளை வெளியிட்டார். 'காஸ்'ஐயும், காற்றையும், ஒரு சிலிண்டருக்குள் செலுத்தி, அதை மின் சக்தியாக மாற்றி, ஒரு பிஸ்டனை இயக்குவதுதான், இதன் ஏற்பாடு. காற்றையும், எரிவாயுவையும் கலந்து மின்சக்தியாக மாற்ற முடியும் என்று வோல்டா(Volta)என்ற விஞ்ஞானி நிரூபித்தார். ஆனால் அதற்குரிய இஞ்சினை உருவாக்குவதற்கு முன்னர் அவர் காலமானார். இதன் பின் லினயர் (Lenoir) என்ற பிரெஞ்சுக்காரர், ஒரு 'காஸ் எஞ்சினை'க் கண்டுபிடித்தார். ஜெர்மனியிலும், பிரிட்டனிலும், இந்த இஞ்சின்கள் ஏராளமாகத் தயாரிக்கப்பட்டன. ஆனால் இவ்வித இஞ்சினில் மின் சக்தி உருவாவதற்கு முன்னர், உந்தித் தள்ளும் அழுத்தச் சக்தி அதிகமாக உருவாகுவதில்லை.

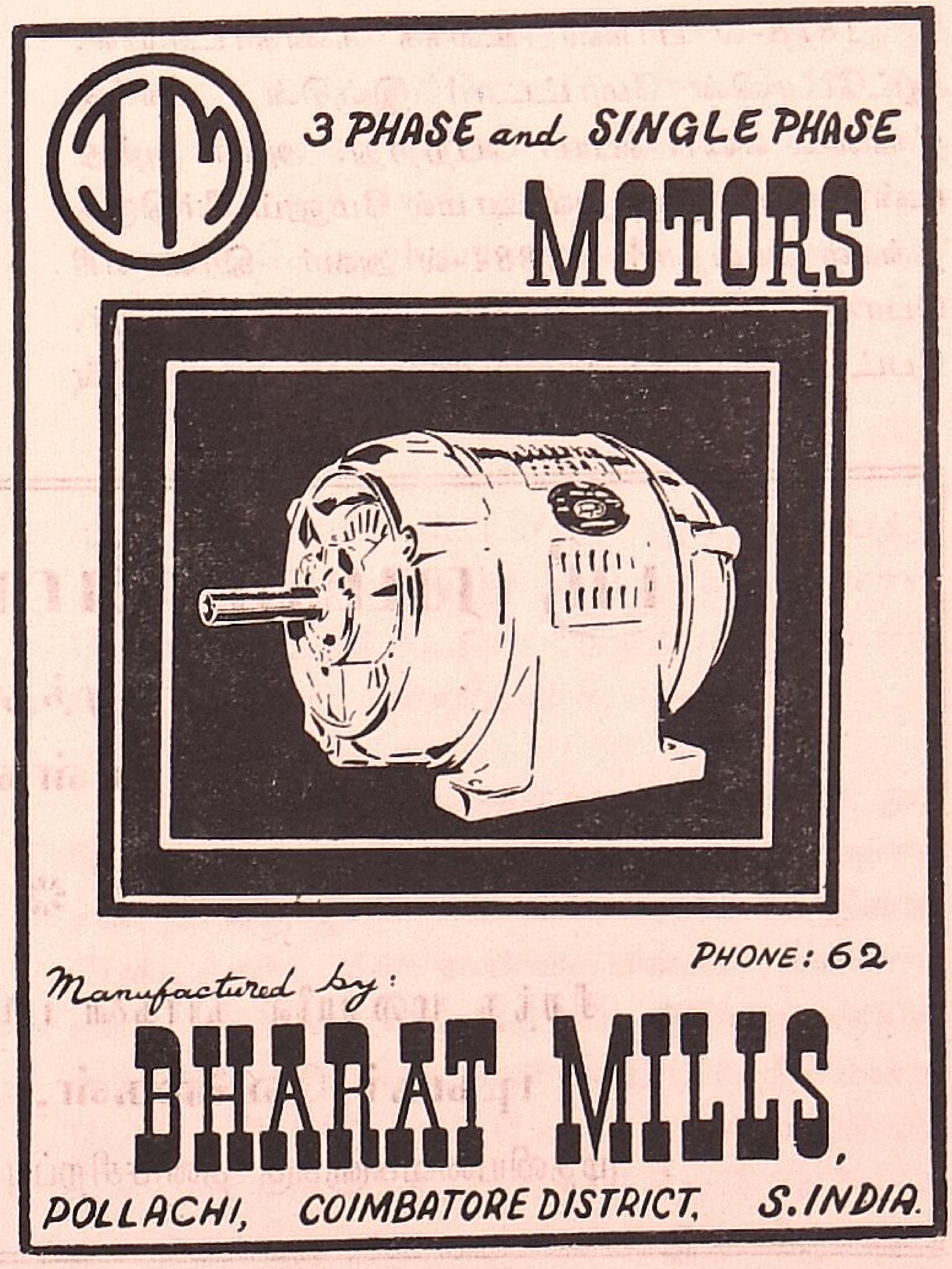
இஞ்சின் சீர்திருத்தம்

லினயர் அரை குறையாக விட்ட இடத்திலிருந்து 'ஆட்டோ' தொடர்ந்தார். அப்போதுதான் மார்க்கெட்டுக்கு வந்திருந் கிரோசின், "காசோலின்" (Gasoline) ஆகியவற்றைப் பயன் படுத்தலாமா என்ற எண்ணம், அவருக்கு எழுந்தது. 'கார்புரேட்டர்' இயந்திரத்திற்கான 'பேடண்ட் உரிமை'க்கு அவர் மனுச் செய்தார். ஆனால் மறுக்கப்பட்டுவிட்டது. ஆனால். அதற்காக ஆட்டோ மனம் தளர்ந்துவிடவில்லை. காஸ்-காற்று கலவை, இஞ்சினுக்குள் உடனடியாக எரிச்சக்தியாக மாறாமல், பிஸ்டனினால் அழுத்தப்பட்டால் என்ன நேரிடும் என்று அவர் சிந்தித்தார். மோட்டார் இஞ்சினின் இயக்கத்தைச் சீர்திருத்த, இது நல்ல யோசனையாகப்பட்டது. தற்போதும் உலகம் எங்கும் பயன் படுத்தப்பட்டுவருகிற நான்குவித இயக்க இஞ்சின், அன்றுதான் பிறந்தது. Suction, Compression, Ignition, Exhaust என்ற நான்குவித இயக்கங்களை மோட்டார் இஞ்சின் செய்கிறது.

இவ்வித இஞ்சினை, 1862-ம் ஆண்டில் ஆட்டோ உருவாக்கி இயக்கினார். இந்த இஞ்சின், வீட்டுக்குப் பயன்படும் வாயுவில் இயக்கியது. ஆனால் இதிலும் குறைபாடு இருந்தது. கிராங்க் (Crank) இயக்கத்துடன் பிஸ்டனை இணைத்து, இதைச் சரிப்படுத்த அவர் முயன்றார். இந்த புதிய மாற்றத்துடன் கூடிய இயந்திரத்தைத் தயாரிக்க அவர் முற்பட்டபோது, அவரிடமிருந்த பணம் எல்லாம் தீர்ந்து போயிற்று. ஆனால் நல்வினைப் பயனாக 1863-ல் கோலோன் நகரைச்சேர்ந்த லாங்கன் என்ற துடி துடிப்பு மிக்க இஞ்சினியர், இவருக்கு தக்க சமயத்தில் கைகொடுத்து உதவ முன்வந்தார். அவருடைய தகப்பனார் பெரும் பணக்காரர். சர்க்கரை உற்பத்தியாளர். இவர்களுடன் கூட்டு சேர்ந்து ஆட்டோ இஞ்சின்கள் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையை கோலோன் நகரில் அமைத்தார். காஸ் இஞ்சின்கள் தயாரிக்க உலகிலேயே முதன் முதலாக ஏற்பட்ட தொழிற்சாலை இதுதான். இன்றும் இத் தொழிற்சாலை (Deutz Company) என்ற பெயரில் இருந்து வருகிறது.

பாராட்டு

இஞ்சினியர் லாங்கன், இஞ்சினில் சில மாற்றங்கள் செய்தார். 'கியர்'பாகத்தை அவர் இஞ்சினில் பொருத்தினார். பாரிஸ் நகரில் நடந்த



உலகக் கண்காட்சியில் இடம்பெற்ற 'ஆட்டோ மோட்டார்' அனைவரது பாராட்டுதலையும் சம் பாதித்தது.

உதறல்

இஞ்சினில் மேற்கொண்டு என்ன சீர்திருத் தம் செய்யலாம் என ஆட்டோ யோசனை செய் தார். அவரது இஞ்சின், 3 குதிரை சக்தி (H. P.)க்கு மேல் ஓடவில்லை. அத்துடன், அடிக் கடி 'உதறல்' எடுத்துக்கொண்டிருந்தது. இதை போக்குவது எப்படி என்று அவர் சிந்தித்தார். 'கம்பஸ்சன்' முறையை சீராக்க, அவர் எண்ணி னார். எரிக்கப்பட்ட காஸ், புதிய 'காஸ்'ஸின் றும் அப்புறப்படுத்தப்படுவதற்கு பொருத்த மான வால்வ்களை பொருத்தினார். அதன் பின் அவரது இஞ்சின், எவ்வித 'உதறலும்' இன்றி சீராக ஓடியது. அன்றைய ஆட்டோ மோட் டார்இஞ்சினின் வடிவமைப்புத்தான் இன்றைய மோட்டார் இஞ்சின்கள்.

1878-ல் பாரிஸ் உலகக் கண்காட்சியில், ஆட்டோவின் மோட்டார் இஞ்சின், தனக்கு நிகரில்லை எனப் பெயர் பெற்றது. அவர் அத்து டன் வாளா இருந்துவிடாமல் மேலும் சீர்திருத் தங்கள் செய்தார். 1884-ல் அவர் திரவ எரி பொருளைப் (பெட்ரோல்) பயன் படுத்தினார். பேட்டரி மின்சக்திக்குப்பதிலாக, காந்த மின் சக்தியைப் பயன்படுத்தினார். ஆட்டோவின் பேடண்ட் உரிமைகள் காலாவதியானதும், உலகமெங்கும் ஏராளமானபேர், அதே வித மான இஞ்சின்களைத் தயாரிப்பதில் தீவிரமாக இயங்கினர். 1890-ல் ஜெர்மனியில் மட்டும் சுமார் 200 தொழிற்சாலைகளில் 'ஆட்டோ' இஞ்சின்கள் தயாரிக்கப்பட்டன.

முதன் முதலில் குதிரைகள் இழுத்துவந்த வாகனங்களில்தான் இஞ்சினைப் பொருத்தி சோதனை செய்து பார்த்தார்கள். எனவே ஆரம்ப காலத்தில் தயாரான மோட்டார்கார் கள் குதிரையில்லா வண்டிகள்போலவே காணப் பட்டன. 19-ம் நூற்றாண்டு முடிவு வரை, கார் தயாரிப்புத் தொழிலில் வேகம் ஏற்படவில்லை எனலாம்.

கார் தயாரிப்புத் துறையில் புரட்சி உண் டாக்கியவர், ஹென்றிபோர்டு, பெருமளவில் கார்களைத் தயாரிக்கத் தொடங்கினார். இதற் காக 'அசம்பளி லைன்' (Assembly line) என்ற முறையை அவர் உருவாக்கினார். அவர் முதன் முதலாக 'டின் லிஸ்ஸி' (Tin lizzie) என்ற குட் டிக் கார்களைத் தயாரித்தார். 1908-க்கும் 1927-க்கும் இடையே அவர், 150 இலட்சம் கார்களைத் தயாரித்தார். இதுவரை எந்த ஒரு மாடல் காரும், இவ்வளவு அதிகமாகத் தயாரிக் கப்படவில்லை.

(இந்தியச் செல்வம்)

ஸ்ரீ ராமன் மோட்டார் ஒர்க்ஸ்

கோயமுத்தூர் ரோடு,

பொள்ளாச்சி.

*

சிறந்த முறையில் கார்களை பழுதுபார்த்துக் கொடுக்கிறோம்.

டிங்கர் வேலைகள், ஸ்ப்ரே பெயிண்ட்

முதலியவைகளுக்கு தனிச்சிறப்பு வாய்ந்த எங்களை நாடுங்கள்.

ஐதராபாத்தில் ரஸ்தா பற்றுக்குறைகள்!

கடந்த ஜனவரி மாதம் 18-ந் தேதி ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ. யின் ஆந்திரபிரதேச உப-மண்டலக் கமிட்டியின் முதல் காலாண்டுக் கூட்டம் செகந்திராபாத்தில் நடைபெற்றது. கமிட்டியின் சேர்மன் திரு. S. ராமசாமி சங்கத்தின் நடவடிக்கைகளைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டுவிட்டு, அப்புதிய கமிட்டியின்அங்கத்தினர்களின் பூரண ஒத்துழைப்பினுல் மேலும் பல நிறுவனங்களும் தனிப்பட்டவர்களும் சங்கம் அதன் லட்சியத்தை அடைவதற்கு உதவி புரிய முன் வருவார்கள் என்று நம்பிக்கை தெரிவித்தார். சாலே போக்குவரத்து அதிவிரைவான வளர்ச்யடைவதற்கு மார்க்கம் தேடுவதே சங்கத்தின் லட்சியம் என்றும் அவர் கூறினுர்.

அக்கூட்டத்தில் பிரதான விருந்தினராக போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் திரு. ஏ. கே. கே. நம்பியார் கலந்துகொண்டு, ஐதராபாத், செகந்ராபாத் ஆகிய இரு நகரங்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்னேகளேப்பற்றி உரையாற்றினுர்.

முறையாக ஒழுங்குபடுத்துதல், போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு இவற்றின் தேவையை வலியுறுத்திக் கூறிய அவர், அவற்றிற்கு அதிக சிப்பந்திகள், தேவையான பொருள்கள், பறக்கும் போலீஸ் படைகள், நடமாடும் நீதிமன்றங்கள் ஆகியவை வேண்டும் என்று சொன்னுர். நமது நாட்டில் சாலே இஞ்ஜினீயரிங் பற்றுக்குறையாக இருப்பதை முக்கியமாகக் குறிப்பிட்ட திரு. நம்பியார் ஒவ்வொரு போக்குவரத்து இலாகாவுடன் சாலே இன்ஜினீயரிங் செல்கள் கண்டிப்பாக இணேக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்று கூறினுர். பொதுவாக, சாலேகள் (முக்கியமாக ஐதராபாத்தில்) பற்றுக்குறையாகவும், குறுகலாகவும், ஒழுங்கற்றவையாகவும் இருக்கின்றன என்றும், சாலேகளின் மத்திய பாகம் மட்டுமே படிமானமுள்ளதாக இருக்கிறது என்றும், சாலேகளின் இருபுறங்களும் கரடு முரடாக இருக்கின்றன என்றும் சொன்னுர். இதனுல் மெதுவாகச் செல்லக்கூடிய வாகனங்கள் சாலேயின் மத்தியபாகத்தை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டு, விரைவாகச் செல்லக்கூடிய வாகனங்களுக்கு இடைஞ்சல்களே விளேவிக்கின்றன என்றும் அவர் குறிப்பிட்டார். திரு. நம்பியார் மேலும் பேசுகையில் போக்குவரத்தை ஒழுங்கு செய்வதில் மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்கள் தான் பெரும் பிரச்னேயாக இருந்துவருகின்றன என்றுர். ஐதராபாத்தில் மெதுவாகச் செல்லக்கூடிய வாகனங்களான ரிக்ஷாக்கள், மாட்டு வண்டிகள் 1956-ம் வருடம் 7500 ஆக இருந்தன என்றும், தற்போது அவை 19,500 ஆக உயர்ந்துள்ளன என்றும் குறிப்பிட்ட அவர், மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களேயும், விரைந்து செல்லும் வாகனங்களேயும் தனித்தனி வழியே விடுவதின் மூலமே இப்பிரச்னேயைத் தீர்க்க முடியும் என்று சொன்னுர்.

போக்குவரத்து பிரச்னேயைத்தீர்க்க ஏதாவது செய்யப்படாவிட்டால், இன்னும் பத்து வருடங்கள் சென்றுலும் ஒரு கண்ணியமான போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுஏற்படாது என்று திரு. நம்பியார் எச்சரித்தார்.

போலீஸ் போக்குவரத்து பிரிவில் ஒரு டெபுடி கமிஷனர், இரண்டு உதவி கமிஷனர்கள், நான்கு இன்ஸ்பெக்டர்கள், சில சப்-இன்ஸ்பெக்டர்கள், 340 கான்ஸ்டபிள்கள் உள்ளார்கள். கான்ஸ்டபிள்களில் மூன்றில் ஒரு பகுதியினர் சென்ட்ரி, ஸ்டேஷன் ரைட்டர், நீதி மன்ற வேலே ஆகியவற்றிற்கு தேவைப்பட்டு விடுகிருர்கள். எந்த குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் வேலேயில் சுமார் 100 கான்ஸ்டபிள்களே இருக்கிருர்கள்.

ரோடுகளுக்கு வர்ணப் பூச்சு

விபத்துகளைத் தடுக்க யு. எஸ். ஏற்பாடு.

ரோடு விபத்துகளைத் தடுக்க அமெரிக்காவின் பெரும் பாதைகளுக்கு பளிச்செனத் தெரியும் சிவப்பு, ஆரஞ்சு, பச்சை, மஞ்சள் வர்ணங்கள் பூசப்படலாம்.

வர்ண ரோடுத்திட்டம் குறித்து என்ஜினீயர்கள், விபத்து பாதுகாப்பு நிபுணர்கள், அரசாங்க அதிகாரிகள் ஆகியோர் கொண்ட மகாநாட்டில் பூர்வாங்க உடன்பாடு ஏற்பட்டுள்ளது.

விபத்து ஆபத்துப் பிராந்தியங்கள் என வகைப்படுத்தப்படுவதற்குத் தகுந்தபடி பல வகையான வர்ணங்கள் அடிக்கப்படும். பிளாரிடாவில் மியாமியில் நடந்த இந்த மகாநாட்டில் ஒரு பிரதிநிதி கூறுகையில், "ஆபத்தான ரோடுகள், சந்திப்புகள் ஆகியவற்றில் மிக அதிக பட்சமாகப் பளிச்செனத் தெரியும் வர்ணத்தைப் பூசவேண்டும்" என்றார்.

"கண்ணை உறுத்தும், பளிச்சென்ற வர்ணம் டிரைவர்களை உஷார் படுத்தும். உஷாரான டிரைவர் ஜாக்கிரதையாக இருப்பார் என்றும் அவர் சொன்னார்.

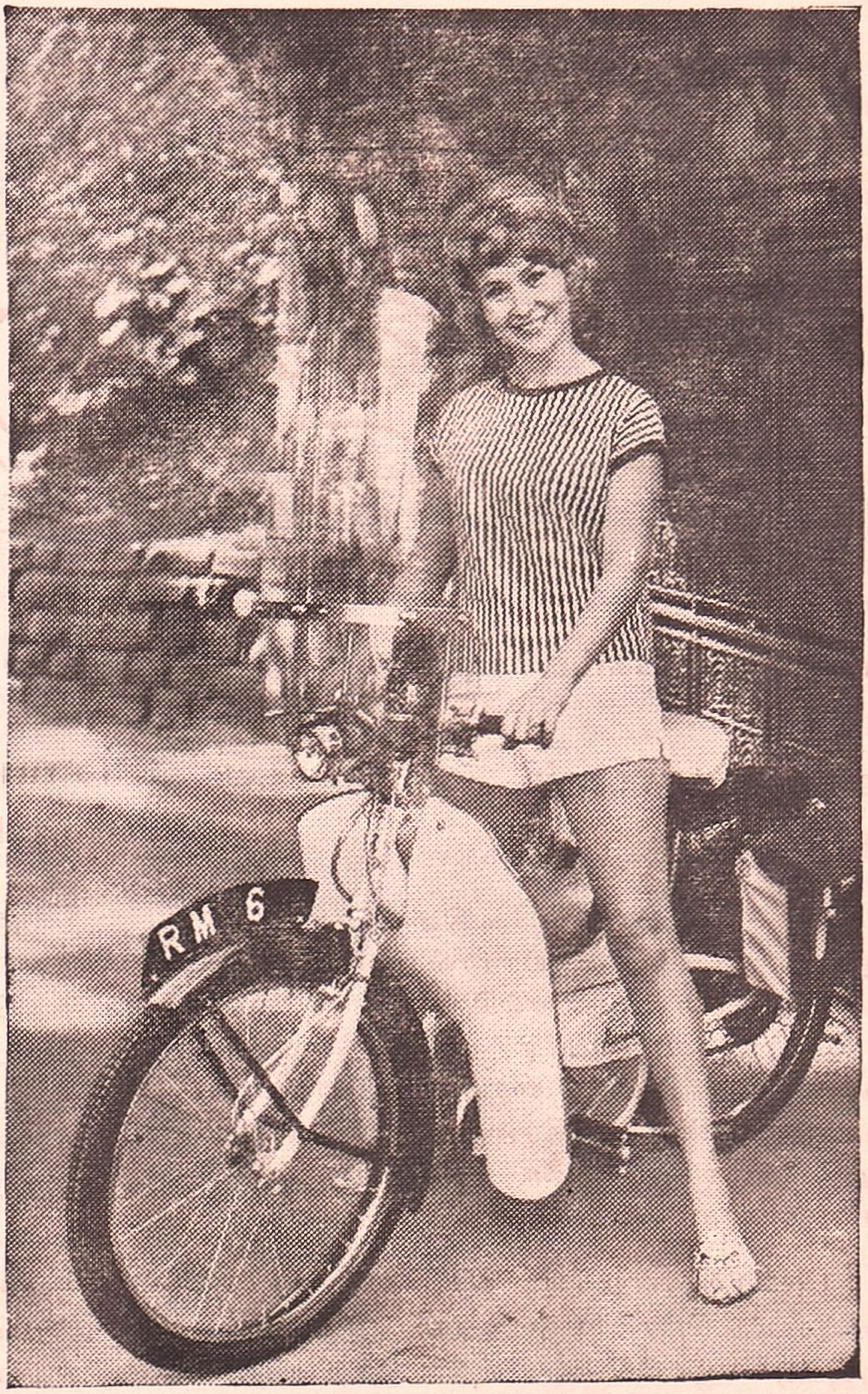
கலிபோர்னியாவில் சான்டியாகோவில் மோட்டார் பாதையிலிருந்து பிரியும் ரோடில் 6 மோட்டார்காரர்கள் உயிர் இழந்தனர். அங்கு பளிச் சென்று மஞ்சள் வர்ணம் பூசிய பிறகு, விபத்துகள் நின்று விட்டன.

பெரும் பாதையிலிருந்து கிளை ரோடுகள் பிரிவதைக் குறிக்கவும், வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டிய பிராந்தியங்களைக் குறிக்கவும் அவ்விதப்பகுதிகளில் ஆரஞ்சு வர்ணத்தைப் பூசவேண்டும். நிறுத்த வேண்டிய இடத்தை நெருங்குவதைக் குறிக்குமிடங்களிலும், ஆபத்தான ரோடுகள் சந்திப்புகளிலும் சிவப்பு வர்ணம் பூசவேண்டும். நேர்வழிப்பாதைகளில் பச்சை வர்ணத்தையும், ஜாக்கிரதையாகச் செல்ல வேண்டிய பாதைகளில் மஞ்சள் வர்ணத்தையும் பூசவேண்டும். பள்ளிக்கூடங்களுக்கு அருகாமையிலுள்ள ரோடுகளின் பகுதிகளில் நீல வர்ணம் பூசவேண்டும். இவ்வாறு மேற்படி மகாநாட்டில் முடிவு செய்யப்பட்டது.

நகரிலுள்ள சாலைகளின் நீளம் சுமார் 300 மைல். நகரின் பரப்பு சுமார் 90 சதுர மைல். அப்படியென்றால், எல்லா கான்ஸ்டபிள்களும் பணி புரிந்தாலும் ஒரு கான்ஸ்டபிள் சுமார் 3½ மைல் பரப்பைக் கவனித்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. அடிக்கடி விபத்துகள் நடைபெறும் இடங்களில் போக்குவரத்து கான்ஸ்டபிள்கள் இருப்பதில்லை. எனவே, கான்ஸ்டபிள்களின் தொகையைப் பெருக்குவது அவசியம்.

ஆனால் நூறு சதவீதமாக இத்தொகையை பெருக்கினாலும் நகரிலுள்ள எல்லா சாலைகளையும் முழுதுவதுமாகக் கவனித்துக்கொண்டுவிட முடியாது. எனவே, விபத்துக்களைத் தடுக்க பயத்தின் மூலமாக சட்டத்தைப் பிரயோகப் படுத்தவேண்டும். அதற்கு பறக்கும் போலீஸ் படைகளும், நடமாடும் நீதிமன்றங்களும் அவசியம் தேவை. இந்த யோசனைகளை அரசாங்கத்திடமும் நான் சமர்ப்பித்திருக்கிறேன். மேலும் பொதுமக்களும் போலீசாரையும் அவர்கள் செய்யும் கட்டுப்பாடுகளின் அடிப்படைக் காரணங்களையும் புரிந்துகொண்டு அவர்களோடு ஒத்துழைக்க வேண்டும். கொஞ்ச காலத்திற்கு முன்னால், போக்குவரத்து உச்ச கட்டத்தை எட்டும் சமயத்தில் இரண்டு மணி நேரம் மாட்டு வண்டிகள் சாதர்காட் பாலத்தில் செல்லக்கூடாது என்று நகர போலீஸ் கமிஷனர் தடை விதித்தார். ஆனால், நகர பிரமுகர்கள் அவருக்கும் மேலான அதிகாரிகளிடம் சென்று அத்தடையைத் தகர்த்தெறிந்துவிட்டார்கள், இப்போது அந்தப்பாலத்தில் இருபத்து நான்கு மணி நேரமும் மாட்டுவண்டிகள் போய்க்கொண்டு இருக்கின்றன. எனவே, சாலைகளை எப்படி உபயோகிக்க வேண்டும் என்பதை பொதுமக்களுக்கு போதிக்க வேண்டும் நகரில் போக்குவரத்து வாகனங்கள் பெருகியிருக்கும் அளவுக்கு சாலைகளோ அல்லது போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு செய்யும் போலீசாரோ பெருகவில்லை.

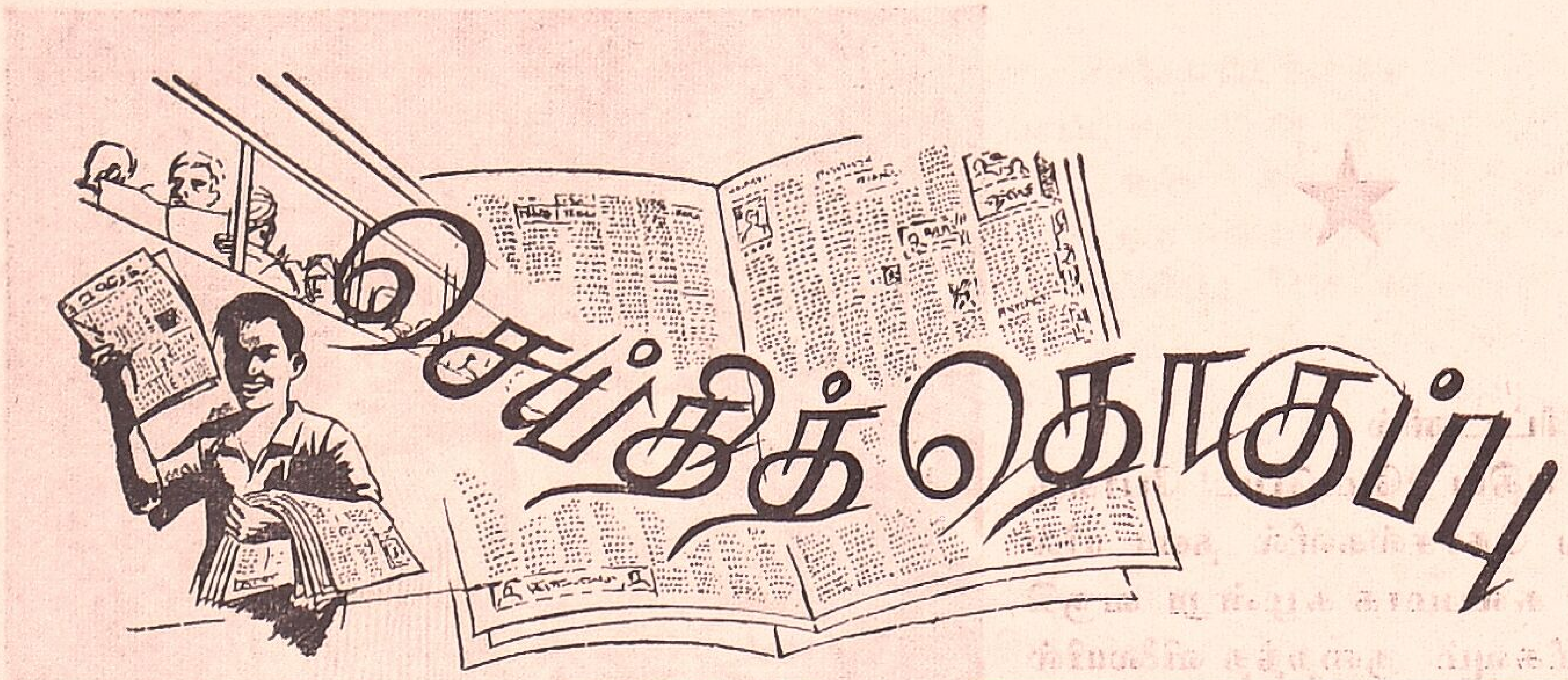
உலகத்திலேயே ஐதராபாத் நகரில் தான் அதிகமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் உள்ளன. இந்தியாவிலேயே அதிகமான சைக்கிள்களும் இங்குதான் உள்ளன. இந்தப் போக்குவரத்து பிரச்னை தீரவேண்டுமானால் மெதுவாகச்



பிரிட்டனில் இப் புதிய 'மோபெட்' போக்குவரத்து நெரிசல்களில் தடையில்லாமல் சுலபமாக சுழன்று வருகிறது! மிகவும் குறைந்த விலையில் ராலே கம்பெனியாரால் தயாரிக்கப்படும் இது ஒரு காலன் பெட்ரோலுக்கு 175 மைல் செல்லக்கூடியது. அதிகபட்சவேகம் மணிக்கு 30 மைல். இதில் ஆட்டோமேடிக் கிளட்ச் பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது; முன்னால் செல்லுவதற்கும் பிரேக் போடுவதற்கும் 'ஹாண்ட் கிரிப்பை'த் திருகினால் போதும்.

செல்லும் வாகனங்களையும், விரைவாகச் செல்லும் வாகனங்களையும் தனித்தனி வழிதான் விடவேண்டும். ஆனால், இந்த இரு நகரங்களிலும் விபத்துகள் குறைவாகவேதான் நிகழ்கின்றன. ஒரு வருஷத்தில் பம்பாயில் 20,000 விபத்துக்களும், சென்னையில் 4000 விபத்துக்களும் ஏற்படுகின்றன. ஆனால் இந்த இரு நகரங்களிலோ வருடத்திற்கு 1100 விபத்துக்களே ஏற்படுகின்றன. அவற்றில் உயிர்ச்சேதம் ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்கள் மாதத்திற்கு 60 லிருந்து 80 வரை சென்னையிலும், பம்பாயில் சுமார் முன்னூறும் நிகழ்கின்றன. இங்கு ஏற்படும் விபத்துகளில் 50 சதவீதம் லாரிகளைக் கண்மூடித்தனமாக ஓட்டும் டிரைவர்களால்தான் ஏற்படுகின்றன. அதனால், நகரிலுள்ள சாலைகளில் இரவு 12 மணியிலிருந்து காலை 4 மணிவரை லாரிகள் ஓடக்கூடாது என்று தடை விதிக்கப்படவேண்டும். அத்துடன் லாரி டிரைவர்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுப்பதற்காக நடத்தப்படும் தேர்வுகள் கடுமையானவையாகவும் இருக்க வேண்டும். இவ்வாறு திரு. நம்பியார் கூறினார்.

ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ. யின் உப-மண்டலக் கமிட்டியின் கௌரவ காரியதரிசியும், பர்மா—ஷெல் டிவிஷனல் மானேஜருமான திரு. P. D. புரி அனைவருக்கும் நன்றி தெரிவித்தார். ★



டாக்சி இண்டிகேட்டர் பற்றி உத்தரவு

சொந்தக்காரர்கள் ஆட்சேபம்

ஒரு டாக்சி வாடகைக்கு கிடைக்குமா, அல்லது அதை ஏற்கனவே யாராவது வாடகைக்கு அமர்த்திக் கொண்டு செல்கிறாரா என்பதைக் காட்டும் ''இண்டிகேட்டர்'' சாதனத்தை ஒவ்வொரு டாக்சியின் கூரையிலும் போடப்பட வேண்டும் என்ற உத்திரவை வாபஸ் பெறும்படி சர்க்காரை சென்னை நகரிலுள்ள டாக்சி சொந்தக்காரர்கள் கேட்டுக் கொண்டனர்.

15-2-65 அன்று டாக்சி சொந்தக்காரர்களின் கூட்டமொன்று நடந்தது. இந்த உத்தரவுக்கு ஆட்சேபணைகளைத் தெரிவித்து போக்குவரத்து மந்திரியிடம் ஒரு மகஜரை சமர்ப்பிப்பதென்றும், சர்க்காருடைய பதில் கிடைக்கும் வரை அந்த உத்தரவுப்படி நடப்பதில்லை என்றும் முடிவு செய்யப்பட்டது. டாக்சியின் உச்சியில் ''இண்டிகேட்டர்'' சாதனத்தை பொருத்துவதால் ரூ. 400-க்கு மேல் செலவாகும் என்றும், டாக்சியின் உச்சியில் சாமான்கள் வைப்பதற்கு இடமில்லாமல் போய்விடுமென்றும், இரவில் சில மணி நேரத்திற்குத்தான் ''இண்டிகேட்டர்'' பயனுள்ளதாயிருக்கும் என்றும் இண்டிகேட்டரில் உள்ள பல்பு எரிந்து கொண்டிருக்கிறதா, இல்லையா என்பது டிரைவருக்குத் தெரியாதென்றும் டாக்சி சொந்தக்காரர்கள் கருதுகின்றனர்.

குஜராத்தில்

பெட்ரோலிய ரசாயனத் தொழில் தொகுப்பு

குஜராத் ராஜ்ஜியத்தில் பரோபா அருகே கோயாலி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைப்பகுதியில் பெட்ரோலிய ரசாயனத் தொழில் தொகுப்பை அமைப்பதற்கு வெளிநாட்டுக் கூட்டைப் பெறும் ஏற்பாடுகள் மார்ச் மாதத்திற்குள் முடிவடைந்துவிடும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது, இத் தொழில் தொகுப்பை அமைக்க மொத்தம் 105 கோடி செலவாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வெளிநாட்டுக் கூட்டு பெறுவது சம்பந்தமாக இரு அமெரிக்க நிறுவனங்களுடனும், ஒரு பிரிட்டிஷ் நிறுவனத்துடனும் பேரங்கள் நடப்பதுவதாகதெரிகிறது.

மதராஸ் ரப்பர் பேக்டரி

இந்திய நாட்டு சாலை போக்குவரத்துக்கு சென்னை அருகில் புத்தம் புதிய டயர் ஆலை துணைசெய்து வருகிறது. அமெரிக்காவிலுள்ள மான்ஸ்பீல்டு டயர் அண்ட் ரப்பர் பாக்டரியின் ஒத்துழைப்புடன், மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி வெகுவிரைவாக நாளுக்கு 1000 டயர்கள் உற்பத்தி செய்யும் திறனை எட்டி வருகிறது. சென்னை ஆலைக்கு பி. எல். 480 (கூலே திருத்த) நிதி களிலிருந்து மொத்தம் ரூ. 75 லட்சத்துக்கு

யு. எஸ். அரசாங்க கடன்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. யு. எஸ். நிலையங்களோடு கூட்டுசேர்ந்துள்ள மொத்தம் 38 தனிப்பட்ட இந்திய கம்பெனிகளுக்கு 1964 மத்தி வரையில் மேற்சொன்ன திருத்தத்தின் கீழ், ரூபாய்ச் செலாவணியில் பல கடன்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

கார் ஓட்ட புதுவகை எரிபொருள்

கோழி, பன்றி ஆகியவைகளின் கழிவை எரிபொருளாக்கி அதிலிருந்து பெறப்படும் ஆவியை வைத்து ஓடக்கூடிய இயந்திரத்தை இங்கிலாந்திலுள்ள ஒரு பொறியியல் வல்லுநர் ஓட்டிக்காண்பித்தார். அந்த ஆவியைத் தயாரிக்க பெட்ரோலுக்கு ஆகும் செலவில் பாதிதான் ஆகிறது. ஆவி அல்லது பெட்ரோலை பயன்படுத்தி ஓடக்கூடியதாகச் சாதாரணமான கார் இயந்திரத்தை மாற்றிக் கொள்ளலாம் ஆவி உற்பத்தி செய்யும் கருவி 675 ரூபாய் ஆகிறது. பழங்கால 42 குதிரை சக்தியுள்ள காரில் இந்தப் பொறியியலாளர் ஆயிரக்கணக்கான மைல்கள் அந்த ஆவியால் ஓட்டிப்பார்த்திருக்கிறார்.

லாரி தொழிலிலும் சர்க்கார் நுழைய வேண்டுமாம்

அபிவிருத்திக் கவுன்சில் கமிட்டியின் சிபாரிசு

போக்குவரத்து அபிவிருத்திக்காக பத்து வருட திட்டமொன்றும், அத்துடன் கூடவே நான்காவது திட்டத்தில் சேர்ப்பதற்கான விரிவான திட்டத்தையும் தயாரிக்க வேண்டுமென தேசீய அபிவிருத்தி கவுன்சிலின் போக்குவரத்து கமிட்டி சிபாரிசு செய்திருக்கிறது.

இந்த பத்து வருடத் திட்டம் நீண்ட காலக் கண்ணோட்டத்துடனும், இணக்கமாகவும் வகுக்கப்படுமென்றும் இக்கமிட்டி கூறுகிறது.

லாரிகள் மூலம் சரக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலும் சர்க்கார் நுழைய வேண்டும் என்றும் இக் கமிட்டி கூறுகிறது.

நான்காவது திட்டத்தில் சாலை போக்குவரத்துக்காக ரூ. 756 கோடி ஒதுக்கப்படுகிறது இதில் ரூ. 100 கோடி சர்க்கார் துறை திட்டங்களுக்காக ஒதுக்கப்படுகிறது. முதலில் சில குறிப்பிட்ட ரூட்டுகளில் லாரி போக்குவரத்தையும் சர்க்கார் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதே இத் திட்டக் கமிஷனின் தற்போதைய கடமையாகும். ராஜ்யங்களுக்கு இடையிலான ரூட்டுகளை மேற்கொள்வதற்காக மத்திய சர்க்கார் துறை ஸ்தாபனத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதும் கமிஷனின் உத்தேசமாகும்.

எந்தெந்த ரூட்டுகளை மேற்கொள்ளஉத்தேசம் என்பதை சர்க்கார் துறை நிறுவனங்கள் முன்கூட்டியே தெரிவித்துவிட வேண்டுமென்று யூனியன் மந்திரி ஸ்ரீ ராஜபகதூர் கூறியதாகச் சொல்லப்படுகிறது.

ரோடு அபிவிருத்திக்காக உள்ள தொகையில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவிகிதத்தை-உதாரணமாக 20 சதவிகிதத்தை கிராமப்புற மார்க்கெட்ஸ்தல ரோடுகளுக்காக ஒதுக்கவேண்டுமென்றும் கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது.

குடிகாரன் காரோட்டாமல் நிறுத்தும் கருவி!

குடிபோதை ஏறிய ஒருவர் கார் ஸ்டார்ட் செய்வதை தடுக்கும் கருவி யொன்று பிட்ஸ்பர்க்கிலுள்ள கார்னகி தொழில் நிலையத்தில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. காரில் ஒருவர் ஏறியதும் காரில் இயக்கும் சாவியைத் திருப்பினாலும் கார் இயங்காது.

என்ஜினை இயக்குவதற்குப் போதிய அளவுக்கு அவரால் சாவி திருப்ப முடியாததே அதற்குக் காரணம். நான்கு விநாடிகள் கழித்து சாவியை முற்றிலும் திருப்ப முடியும். அதன் பிறகு அது திருப்பப்படாவிட்டால், சாவியை எடுத்துவிட்டு மீண்டும் திருப்பவேண்டும். கார் ஓட்டுபவர் நன்றாக குடித்திருந்தாரேயானால் போதியவேகத்தில் அவரால் சாவியைத் திருப்ப இயலாது. அதனால் என்சின் வேலை செய்யாது என்று அக்கருவியை கண்டுபிடித்தவர் கூறுகிறார்.

ம. பி. யில் பஸ் ரூட்டுகள்

சர்க்கார் மேற்கொள்ள உத்தேசம்

நான்காவது திட்ட இறுதியில் பஸ் போக்கு வரத்தை சர்க்கார் உடமையாக்க மத்திய பிர தேச சர்க்கார் உத்தேசித்திருப்பதாக ராஜ்ய முதன் மந்திரி ஸ்ரீ மிஸ்ரா அசெம்பிளியில் கேள்வி நேரத்தின்போது தெரிவித்தார்.

நாட்டில் நாலாவது திட்டத்தில் பஸ் ரூட் களில் நாற்பது சதவிகிதத்தை சர்க்கார் உடை மையாக்க திட்டக்கமிஷன் உத்தேசித்திருக் கிறது. ஆனல் மத்திய பிரதேசத்தில் பஸ் ரூட் கள் முழுவதும் சர்க்கார் உடைமையாகும் என் ருர்.

கார்களுக்கு நூதன பூட்டு!

கார்களில் எல்லா முக்கியமான பாகங்களை யும் ஒரு சேரப் பூட்டுவதற்கான ஒரு பூட்டு முறைக்கு ஜெர்மன் டெய்ம்லர்-பென்ஸ் கம் பெனி பேடண்ட் பதிவு செய்து கொண்டுள் ளது.

இவ்விதமாகப் பூட்டும் முறையில் காரின் பல பகுதிகள் டிரைவர் ஆசனம் அருகே உள்ள கதவில் அமைந்த மத்திய கண்ட்ரோல் கருவி யுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. டிரைவரின் கதவு பூட்டப்பட்டவுடன் எல்லாக் கதவுகளும் பானட், பெட்ரோல் டாங்க் மூடி ஆகிய வையும் பூட்டிக்கொள்ளும் இவற்றில் பூட்டு களைத் தனித்தனியே சாவிபோட்டுப்பூட்டலாம் அல்லது திறக்கலாம்.

நகர சபைகள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தலாமா?

அசெம்பிளியில் மந்திரி ஆர். வி. விளக்கம்

பஸ் போக்குவரத்தை நடத்த நகரசபை கள் அல்லது ஸ்தல ஸ்தாபனங்களை அனுமதிப் பதில்லை, என்பது ராஜ்ய சர்க்காரின் கொள்கை என்று தொழில் மந்திரி திரு. ஆர். வெங்கட் ராமன் அசெம்பிளியில் கூறினர்.

எனவே யாத்ரீகருக்கான பஸ் சர்வீஸ் நடத்த மதுரை நகர சபைக்கு அனுமதி மறுக் கப்பட்டது என்ருர். மேலும் ஓரிரு யாத்ரீகர் பஸ்களை விடுவது, சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து இலாகா அனுபவத்தைக் கொண்டு பார்க்கும் போது கட்டுபடியாகக் கூடியதாக இராது என்று அவர் குறிப்பிட்டார்.

மற்ருெரு கேள்விக்கு மந்திரி பதிலளிக்கை யில் சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் அதிக கட் டணம் வசூலிப்பது சரியே என்ருர்.

இவற்றுக்கு சொகுசு பஸ்கள் பயன் படுத் தப்படுகின்றன. தனிப்பட்ட பஸ் ஸ்தாபனத் தினர் சாதாரண பஸ்களையே விடுகின்றனர். பிரயாணிகளுக்கு வசதிகளைச் செய்துதர சர்க் கார் ஆவலாக உள்ளது. இதற்காகத் தரத் தைக் குறைக்க விரும்பவில்லை என்று திரு. வெங் கட்ராமன் குறிப்பிட்டார்.

கூட்டுறவு

மோட்டார் போக்குவரத்து சங்கங்கள்

சென்னை ராஜ்யத்தில் இப்போது பத்து கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்து சங்கங் கள் இருக்கின்றன. சங்கங்கள் இவ்வளவு வண் டிகளைத்தான் வைத்திருக்கலாம் என்று அதிக பட்ச வரம்பு எதுவும் நிர்ணயிக்கப்பட வில்லை. இந்த சங்கங்களிடம் இப்போது நான்கு லாரி கள், 93 பஸ்கள், ஒரு ஜீப், ஒரு கார் ஆகியவை இருக்கின்றன என்று கூட்டுறவு மந்திரி அசெம் பிளியில் திரு. எம். வி. கரிவேங்கடத்தின் கேள் விக்குப் பதிலளிக்கையில் கூறினர்.

எண்ணெய் துறைமுகம்

சென்னையில் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை ஏற்படுத்தப்பட இருப்பதால் பெட்ரோல் எண் ணெய் இறக்குமதி, ஏற்றுமதிக்காக சென்னை துறைமுகத்தில் தனியாக துறை ஒன்றை ஏற் படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது 4 வது திட்டகாலத்தில் அமுலாக்கப்படும்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை நீக்க ஏற்பாடு

5 ஆண்டுகளுக்கு முன் சென்னை நகரில் 250 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களிருந்தன. புதிதாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கப் படுவதில்லை. புதிய பாகங்கள் மாற்றவும் அனுமதியில்லை. அப்படியிருந்தும் இன்னும் 250 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் நகரில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்நேரம் 50 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களாகக் குறைந்திருக்க வேண்டும்.

பழைய லைசென்ஸ்தாரர்கள் தங்கள் பெயரில் உள்ள லைசென்சை மற்றவர்களுக்கு மாற்ற இடம் கொடுக்கக் கூடாது என போக்குவரத்து போலீசார் முடிவு செய்திருக்கின்றனர். புதிய பாகங்கள் மாற்றுவதையும் தடுக்க உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

எண்ணெய் கம்பெனிகளில் ஆட்குறைப்பு

மந்திரி உறுதிமொழி

எண்ணெய் கம்பெனிகளில் சிப்பந்திகள் ஆட் குறைப்பு செய்திருக்கும் திட்டவட்டமான தகவல்களைத் தெரிவிக்கும்படியும் ராஜ்ய சர்க்கார்களையும், தொழிற்சங்கத் தலைவர்களையும் கேட்டுக்கொண்டிருப்பதாக தொழிலாளர் நல மந்திரி திரு. சஞ்சீவையா லோக்சபையில் தெரிவித்தார். இவ்வாறு தெரித்தால் நிர்வாகிகளை இது சம்பந்தமாக சந்தித்துப்பேசுவதாக உறுதியளித்தார்.

பென்ஷன் வசதி, மற்ற வசதிகளை மறுக்கும் பொருட்டு உயர்தர பயிற்சிபெற்ற சிப்பந்திகளை கூட எண்ணெய்க் கம்பெனிகள் ஆட் குறைப்பு செய்து வருவதாக பல மெம்பர்கள் கூறினர்கள்.

டீசல் எஞ்சின் வாங்கச் சலுகை

எண்ணெய் வரிச் சலுகை சாத்தியமில்லை

பாராளுமன்றத்தில் நிதியமைச்சர்

சர்க்கார் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் செலவழிக்கத்தயார், ஆனல் மக்கள் இத்திட்டத்தை ஏற்பதுதான் முக்கிய விஷயமாகும்.

விவசாயத்திற்கு உபயோகிப்போருக்கு டீசல் எண்ணெய் மீது வரியைக் குறைக்கும் கோரிக்கையின் கொள்கையை ஏற்றாலும், விவசாயத்திற்கு உபயோகிப்போரையும் பஸ் போக்குவரத்து ஆபரேட்டர்களையும் வேறு படுத்த வழி தெரியவில்லை.

பஸ் போக்குவரத்திற்கு அதிகமாக டீசல் எண்ணெய் உபயோகப்படுத்தப் படுகிறது. ஆகவே இச்சலுகை அவர்களுக்குத்தான் பயன் படும். இருந்தாலும் விவசாயத்திற்கு உபயோகிப்போருக்கு நிவாரணம் அளிக்க முயற்சி எடுக்கப்படும்.

விவசாயத்திற்கு உபயோகிப்போருக்கு ஆரம்பத்தில் டீசல் இஞ்சின் வாங்க சகாயத் தொகை அளிக்கும்படி உணவு மந்திரிக்கு யோசனை கூறுகிறேன்.

Phone at: 365.

NEW FINE TYRE WORKS

(FULL CIRCLE RESOLING)

163-A, MARKET ROAD,

POLLACHI.

தொழில் துறையில் வளர்ச்சிக்கும், விஸ்தரிப்பிற்கும் உதவியளிப்பதே சர்க்காரின் விருப்பமாகும்.

உற்பத்தி அதிகரிக்க ஊக்கமளிப்பதை திட்டவட்டமாக நிதி மசோதாவில் சேர்க்கலாம் என்று நம்புகிறேன். அல்லது அடுத்த வருடம் பட்ஜெட்டில் சேர்க்கப்படலாம்.

அந்நியச் செலாவணி நிலைமையை உத்தேசித்து அதிகப்படி 10 சதவிகித சுங்க வரி விதிக்கப்படுகிறது. இதன் மூலம் ரூ. 40 கோடிதான் கிடைக்கும்.

சம்பாதித்த வருமானத்திற்கும், சம்பாதிக்காத வருமானத்திற்கு மிடையே உள்ள வேற்றுமையும் வரிப் பிரச்னைகளில் மற்ற அம்சங்கள் நீடிப்பதும் சரியேயாகும்.

டாக்சிகளுக்கு மீட்டர்

மதுரை, கோயமுத்தூர், திருச்சி, உதகமண்டலம், (குன்னூர் உள்பட) ஆகிய நான்கு நகரங்களில் புதிதாக லைசென்ஸ் வழங்கப்படும் டாக்சிகளில் கண்டிப்பாக மீட்டர் பொருத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்று மாநில அரசாங்கம் உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த நான்கு நகரங்களிலும் தற்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கும் டாக்சிகளில் ஏப்ரல் மாதம் 1-ந் தேதிக்குள் மீட்டர் பொறுத்திவிடவேண்டும் என்று உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

கார் விலை அதிகமாகலாம்

டயர்களின் விலை அதிகமாகிவிட்டதாலும் சுங்கவரி உயர்ந்திருப்பதாலும் விரைவில் கார்களின் விலையும் அதிகமாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கு அரசாங்கமும் அனுமதி அளித்திருக்கிறது.

செந்தில் டயர்ஸ்

தஞ்சை மாவட்டத்தில் கும்பகோணத்தில் 'செந்தில் டயர்ஸ்' என்னும் பெயரில் ஒரு புதிய ரிடிரெடிங் ஸ்தாபனம் விரைவில் துவங்க இருக்கிறது. நவீன இயந்திரங்களைக்கொண்டு முழு வட்ட மோல்டுகளில் டயர்களைப் புதுப்பிக்கும் இந்த ஸ்தாபனம் திருச்சி, தஞ்சை, தென்னாற்காடு மாவட்ட வாகன அதிபர்களுக்கு சிறந்த சேவை புரியும்.

ஆட்டோ மீட்டர்

ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களில் மீட்டர் இல்லாததால் ஏற்படும் சச்சரவுகளும், விரும்பத்தகாத நிகழ்ச்சிகளும் இன்னும் ஒரு மாதத்தில் புது டில்லியிலிருந்து மறைந்துவிடும். டில்லிபோக்குவரத்து அதிகாரிகள் ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களில் ஒரு மாத காலத்திற்குள் மீட்டர் பொருத்தப்படுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிறார்கள்.

ஜீவா மோட்டார் ஒர்க்ஸ்

38, A. B. T. ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

வெல்டிங், டர்னிங், பாடிகட்டுதல் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட வேலைகள் அனைத்தும் ஏற்றுக்கொள்கிறோம்.

பஸ், லாரி, மற்றும் எல்லாவகையான வாகனங்களையும் சிறந்த முறையில் பழுது பார்த்துக்கொடுக்கிறோம்.

Prop: V. ராஜு.

சங்கச் செய்திகள்

மதுரை, ராமனுதபுரம் மாவட்ட லாரி & டாக்சி ஓனர்கள் சங்கத்தின் ஆண்டுக் கூட்டம் அம்மையநாயக்கனூரில் நடைபெற்றது. நடப்பு ஆண்டிற்கு கீழ்கண்டவர்களை நிர்வாகஸ்தர்களாக மேற்படி கூட்டத்தில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது.

திரு. S. V. P. காளிமுத்துசெட்டியார். தலைவர்
,, A. காதர்ஷா. உப-தலைவர்.
,, M. P. மருதப்பன். காரியதரிசி.
,, R. ஷண்முகம். உப-காரியதரிசி.
,, K. R. ராதாகிருஷ்ணன். பொருளாளர்.

நிர்வாகசபை மெம்பர்கள்

திரு. V. கதிர்வேல்பாண்டியன்
,, S. பெரியசாமி
,, P. A. S. காசிராஜன்
,, A. ராமசாமி

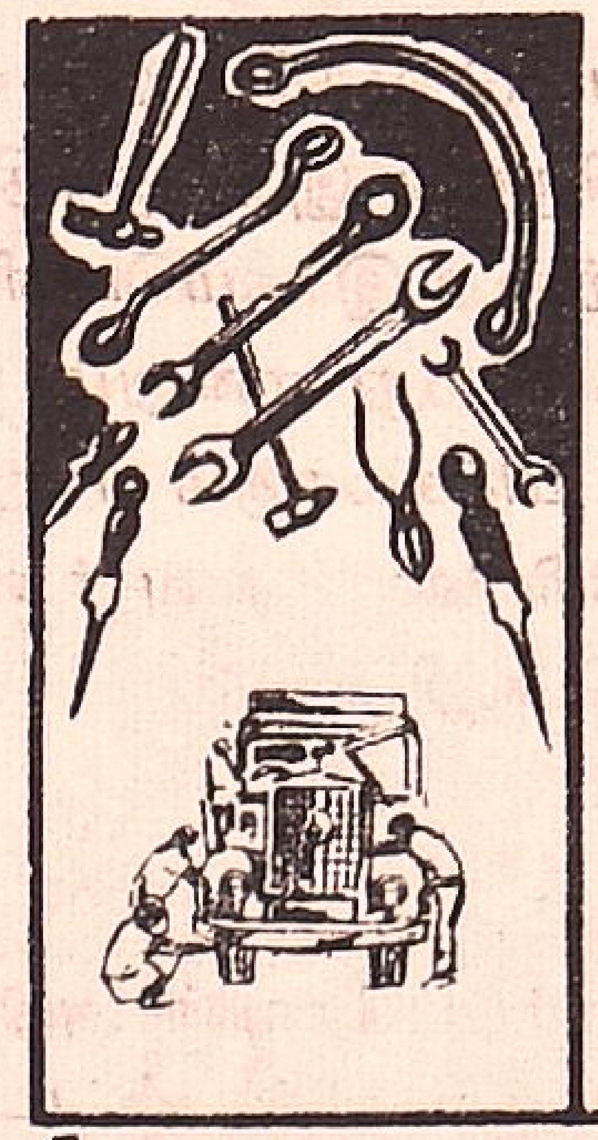
லாரி சம்பந்தமான அலுவல்களை கவனிக்கும் பொறுப்பு திரு. V. கதிர்வேல்பாண்டியன் B. A., B. E. அவர்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

சாங்கே வீல்ஸ் தொழிற்சாலை

கல்கத்தாவில் சாங்கே வீல்ஸ் தொழிற்சாலையை கஸ்ட் கீன் அண்ட் நெட்டில் போல்ட்ஸ் லிமிடெட்டின் மானேஜிங் டைரக்டரும், ஜோசப் சாங்கே அண்ட் சன்ஸ் லிமிடெட்டின் சேர்மனுமான திரு. R. P. புருக்ஸ் திறந்து வைத்தார். தற்போது அத்தொழிற்சாலையில் தினமும் ஆயிரம் கார் சக்கரங்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இந்தத் தொகை விரைவில் கூடுதலாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இஞ்செக் டயர்ஸ்

இந்தோ-செக்கோஸ்லோவேகியா ஸ்தாபனமான இஞ்செக் டயர்ஸ் தினமும் 1000 டயர்களை உற்பத்தி செய்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்துள்ளது, தற்போது அது தினமும் 350 டயர்களைத் தயாரித்து வருகிறது.



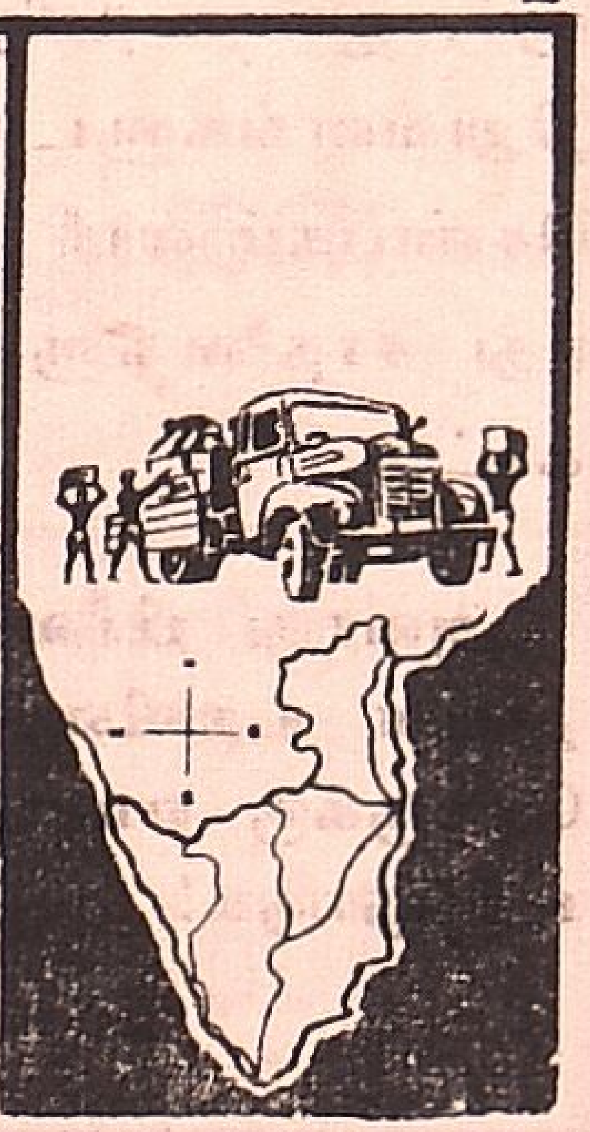
ராஜீஸ் ஆட்டோமோபைல் ஒர்க்ஷாப்
53.A., கூட்ஸ்செட்தெரு, பொள்ளாச்சி.

லாரி, கார், பஸ் மற்றும் எல்லாவகையான ஆயில் என்ஜின்களையும் சிறந்தமுறையில் பழுது பார்க்கப்படும்

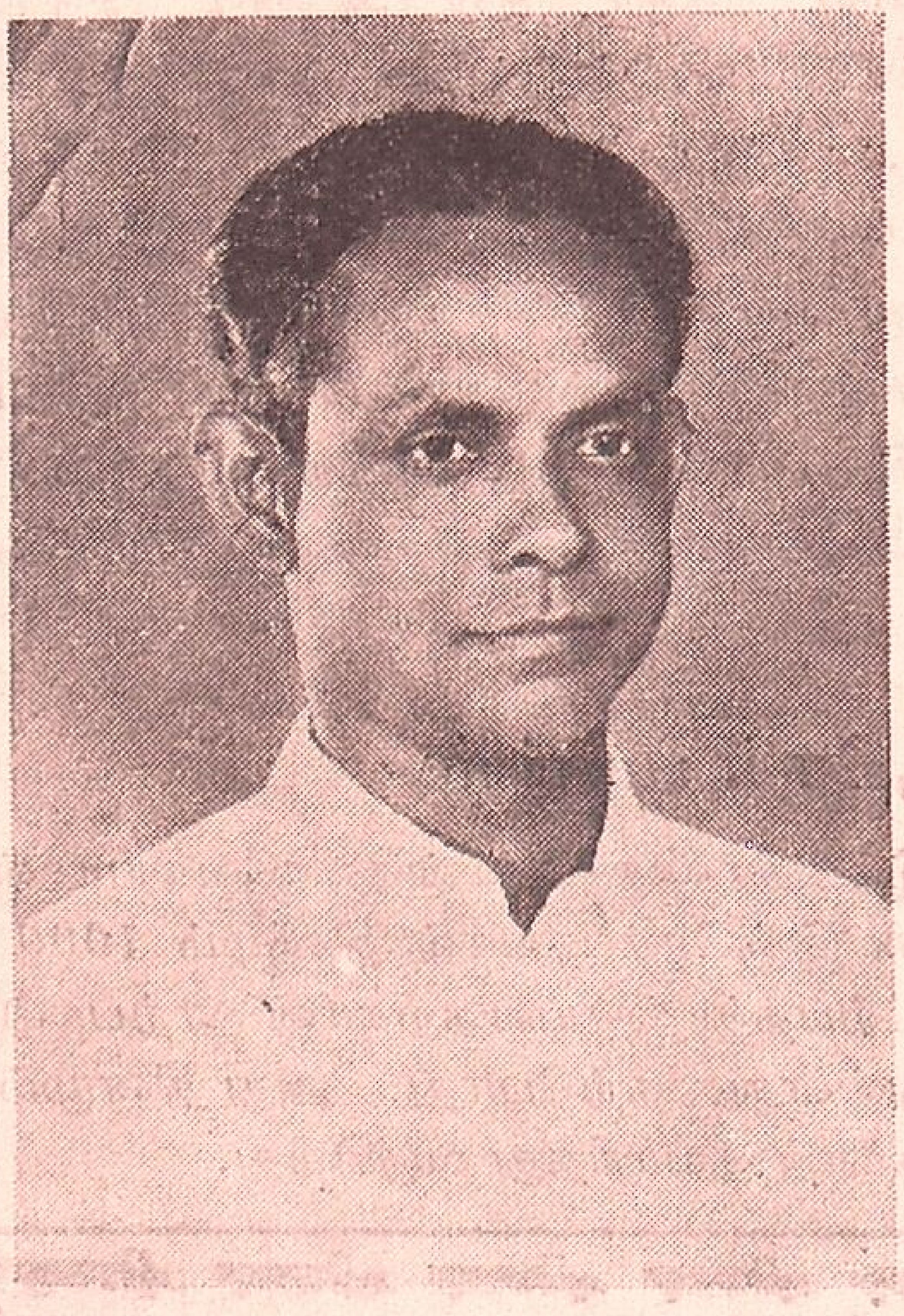
உரிமையாளர்: R. நடராஜ்
போன் நெ. 142

தென்னகத்திலுள்ள எல்லா ஊர்களுக்கும் இரவு பகல் எந்த வேளையிலும் குறைந்த வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும்

ராஜீஸ் லாரி டிரான்ஸ் போர்ட்
மார்க்கெட் ரோடு, பொள்ளாச்சி.



வருந்துகிறோம்



கும்பகோணம் செண்பகம் லாரி சர்வீஸ் உரிமையாளர் திரு. பி. மாணிக்கம் அவர்கள் கடந்த 23-2-65 அன்று காலமானர் என்னும் செய்தி கேட்டு வருந்துகிறோம்.

சைக்கிள் கடையிலிருந்து துவங்கி அயராத உழைப்பாலும், தளரா முயற்சியாலும் பல லாரிகளுக்கு அதிபதியானர். இன்று தமிழகமெங்கும் பல கிளை நிறுவனங்களுடன் செயல்படும். செண்பகம் லாரி சர்வீசின் வளர்ச்சி அவரது சாதனைகளுக்கு ஒரு எடுத்துக் காட்டு.

அவரது பிரிவால் துயரத்தில் ஆழ்ந்துள்ள உறவினர்கள், நண்பர்கள் ஆகியோருக்கு எமது ஆழ்ந்த அனுதாபம் உரித்தாகுக!

இந்தியாவில் வாகன உற்பத்தி

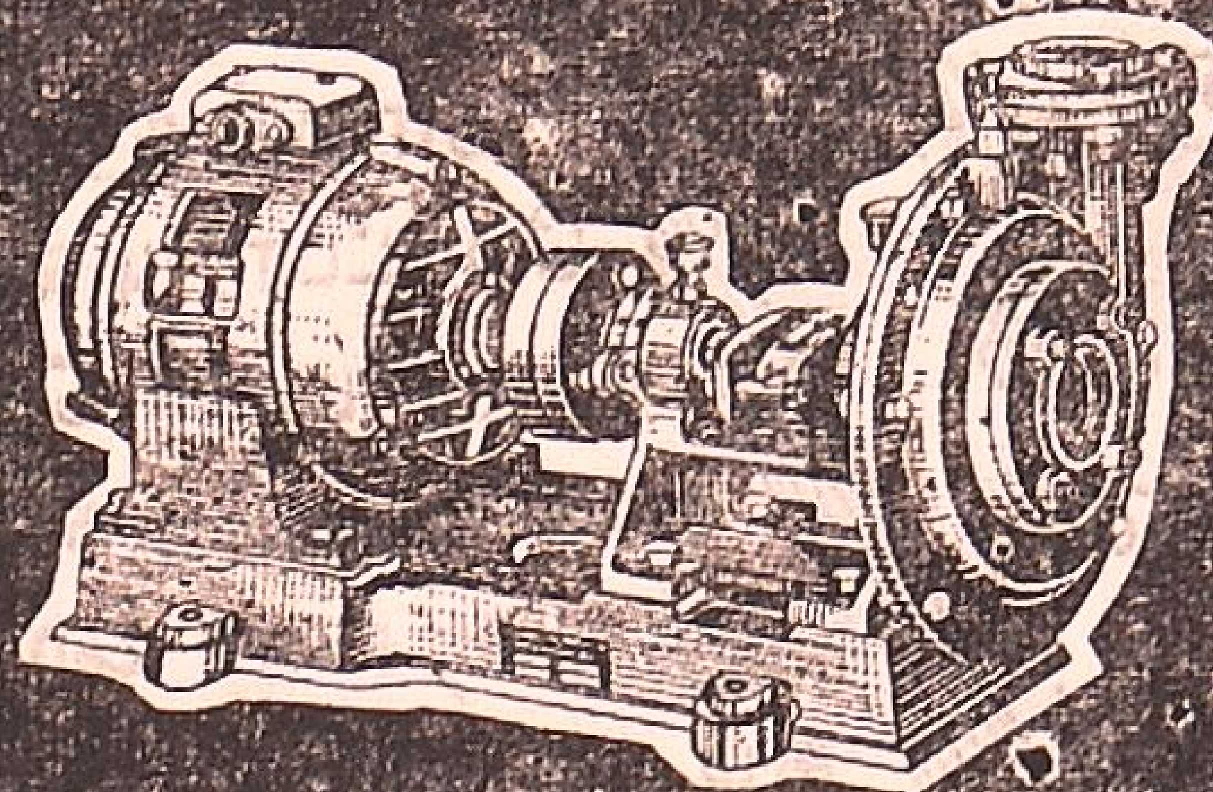
1963-ம் ஆண்டைக் காட்டிலும் 1964-ம் ஆண்டில் போக்கு வரத்து வாகனங்களின் உற்பத்தி 33 சதவீதம் உயர்ந்துள்ளது. 1963-ம் ஆண்டில் 36,000 கார்களும், 5,760 மோட்டார் சைக்கிள்களும், 11,000 ஸ்கூட்டர்களும் 1135 மூன்று சக்கர வண்டிகளும், 8,70,000 சைக்கிள்களும், 1964-ம் ஆண்டில் 50,000 கார்களும், 9,100 மோட்டார் சைக்கிள்களும், 14,000 ஸ்கூட்டர்களும், 1795 மூன்று சக்கர வண்டிகளும், 10,40,000 சைக்கிள்களும் இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டுள்ளன,

எஸ்ட்ரெல்லா பாட்டரீஸ் வெள்ளி விழா

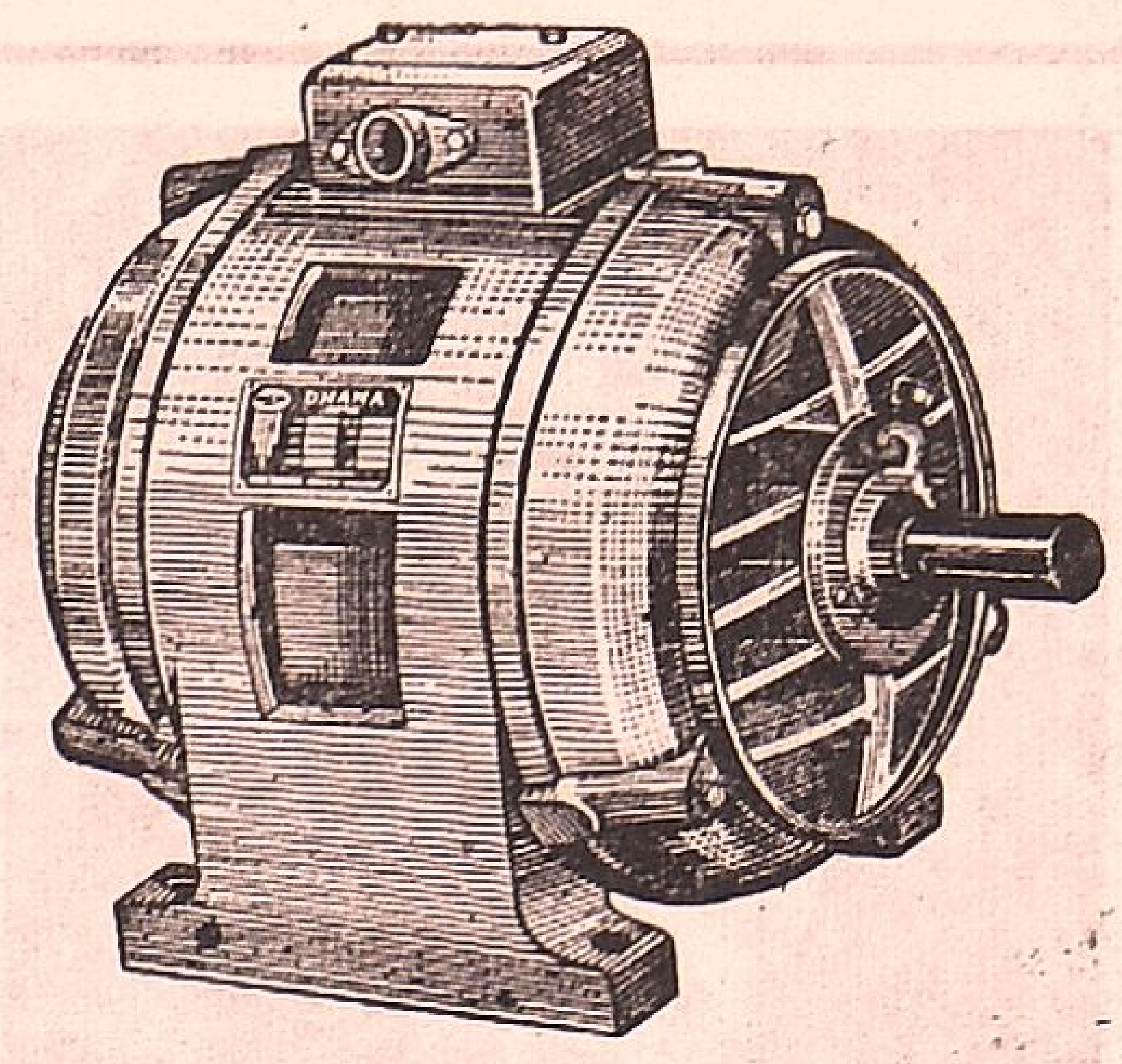
சமீபத்தில் புதுடில்லியில் எஸ்ட்ரெல்லா பாட்டரீஸ் லிமிடெட்டின் வெள்ளி விழா வைபவம் விமரிசையாகக்கொண்டாடப்பட்டது. அக்கம்பெனியின் தொழிற்சாலையில் பற்பல நவீன யந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றது என்றும், இனி வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதியாகும் பொருள்களில் பலவற்றை இக்கம்பெனியே தயாரிக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறது என்றும், இதனல் அந்நியச் செலாவணி மிச்சமாகும் என்றும் விழாவில் பேசிய கம்பெனியின் கவர்னல் மானேஜர் H. N. தோஷி கூறினர்.

பார்க்கிங் ஸ்டால்

பம்பாய் முனிசிபல் கார்ப்பரேஷன் அடுத்த மாதத்தில் 'பார்க்கிங் ஸ்டால்களில் மீட்டரை பொருத்த உத்தேசித்துள்ளது. ரஸ்தாக்களில் கார்கள் நிற்பதற்கு தனித்தனியே ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் இடத்திற்குத்தான் 'பார்க்கிங் ஸ்டால்' என்று கூறுகிருர்கள். இதில் காரை நிறுத்துவதற்கு அரை மணி நேரத்திற்கு 25 காசுகள் கொடுக்க வேண்டும். இந்த இடங்களில் பொருத்தப்படும் மீட்டரில் 25 பைசா நாணயத்தைப் போட்டதும் அது 'டிக், டிக்' என்ற சத்தத்துடன் ஓடவாரம்பிக்கிறது. அரை மணி நேரமானதும் அதில் ஒரு சிவப்புக்கொடி உயர எழுந்து, 'பார்க்கிங்' நேரம் முடிந்துவிட்டது என்பதை அறிவிக்கிறது. ★

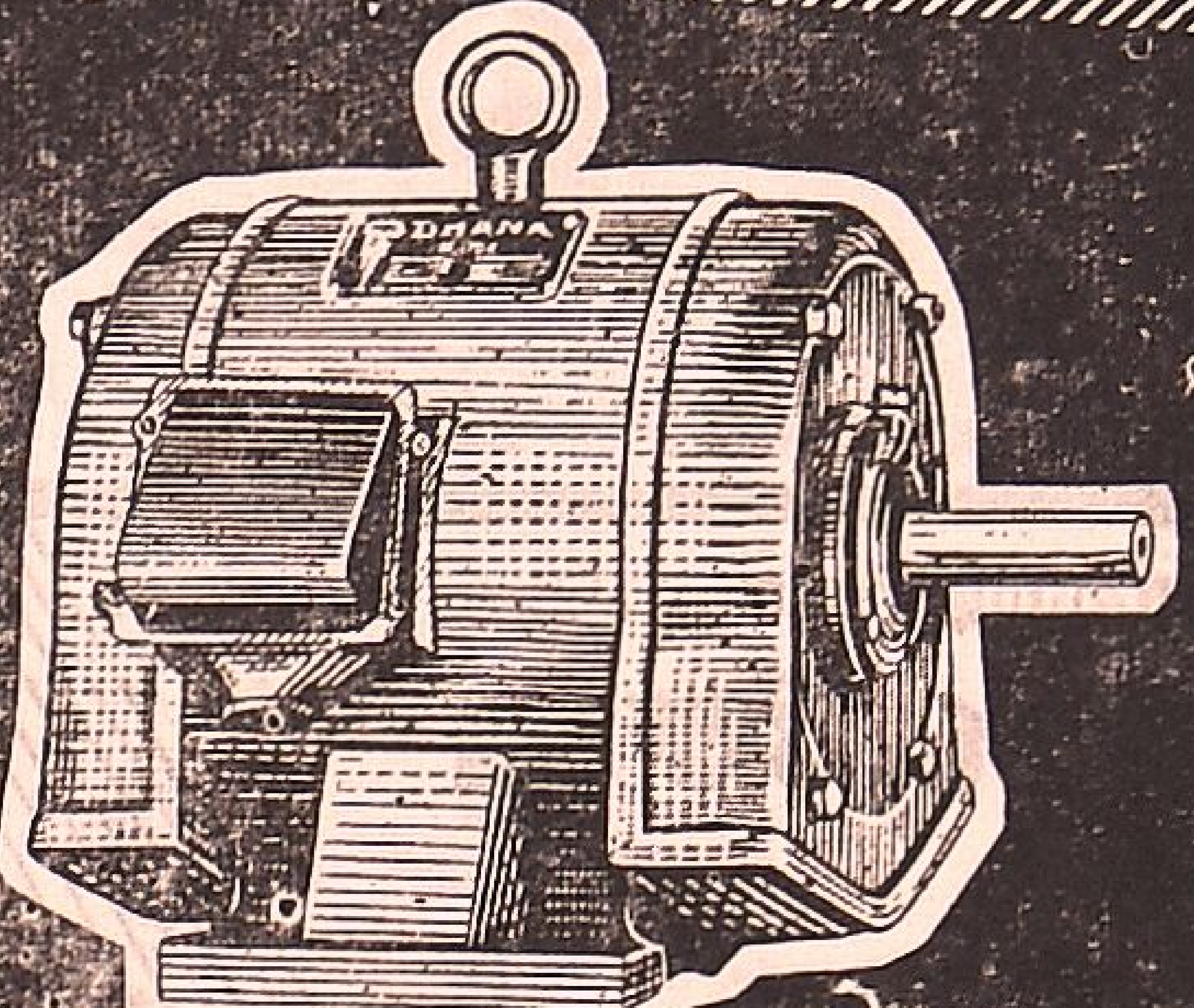


மோட்டார் பமப் ஸெட்

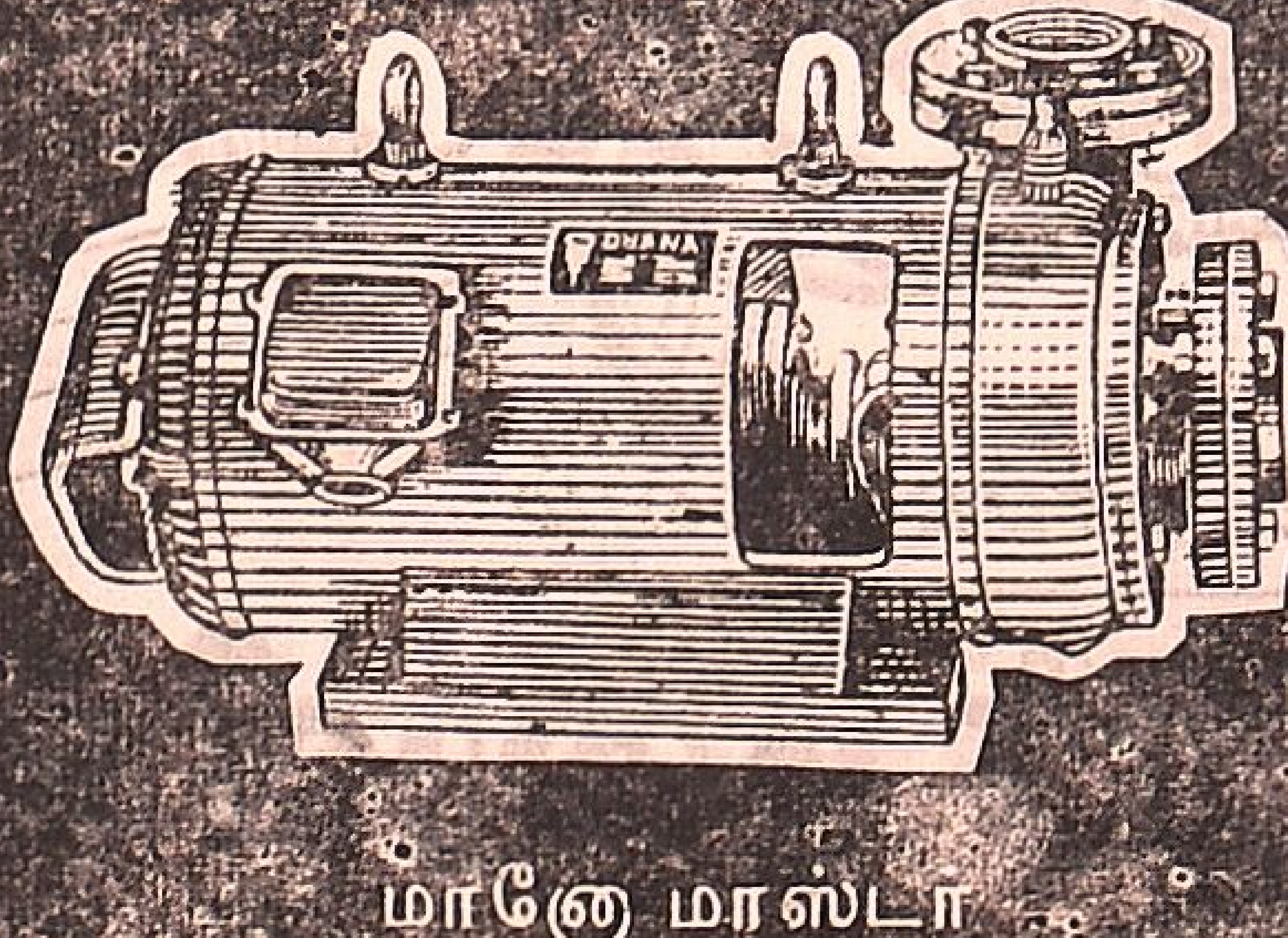


3 பேஸ் வென்டிலேடட் டைப் மோட்டார்

சிங்கிள்
பேஸ்
மோட்டார்



டிரிப் புரூப் மோட்டார்



மானோ மாஸ்டா

DHANA

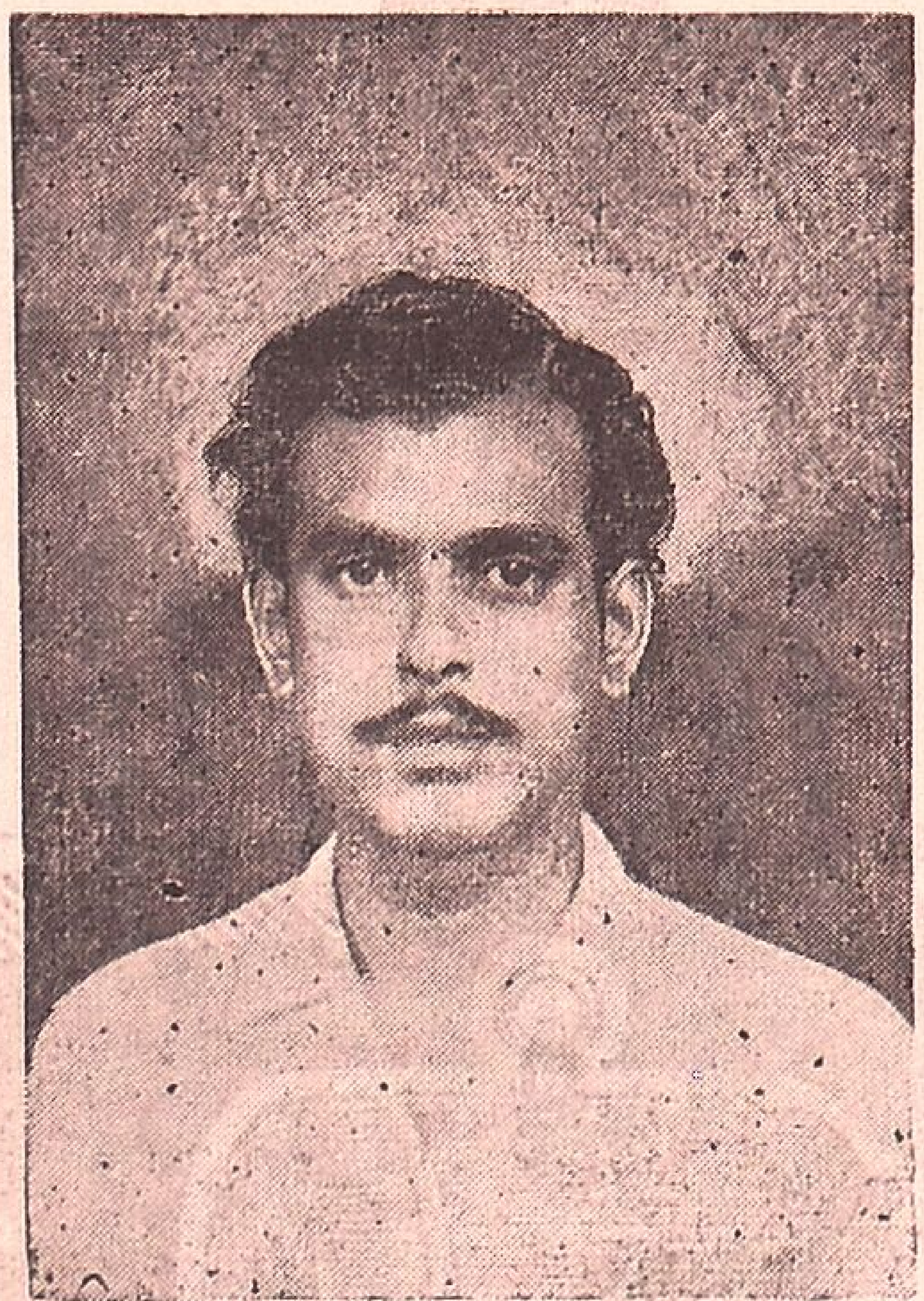
மோட்டார்கள்
&
பம்ப் செட்டுகள்

நாங்கள் எல்லாவிதமான
பம்பு செட்டுகள் மற்றும்
மோட்டார்கள் தயாரிக்கின்றோம்.

தன என்ஜினீயரிங் இண்டஸ்ட்ரியல்ஸ்

அழகாபுரி வீதி, பொள்ளாச்சி P. O., கோவை மாவட்டம்.

D 94



சிறந்த பயிற்சி

குறைந்த செலவு

குறுகிய காலம்

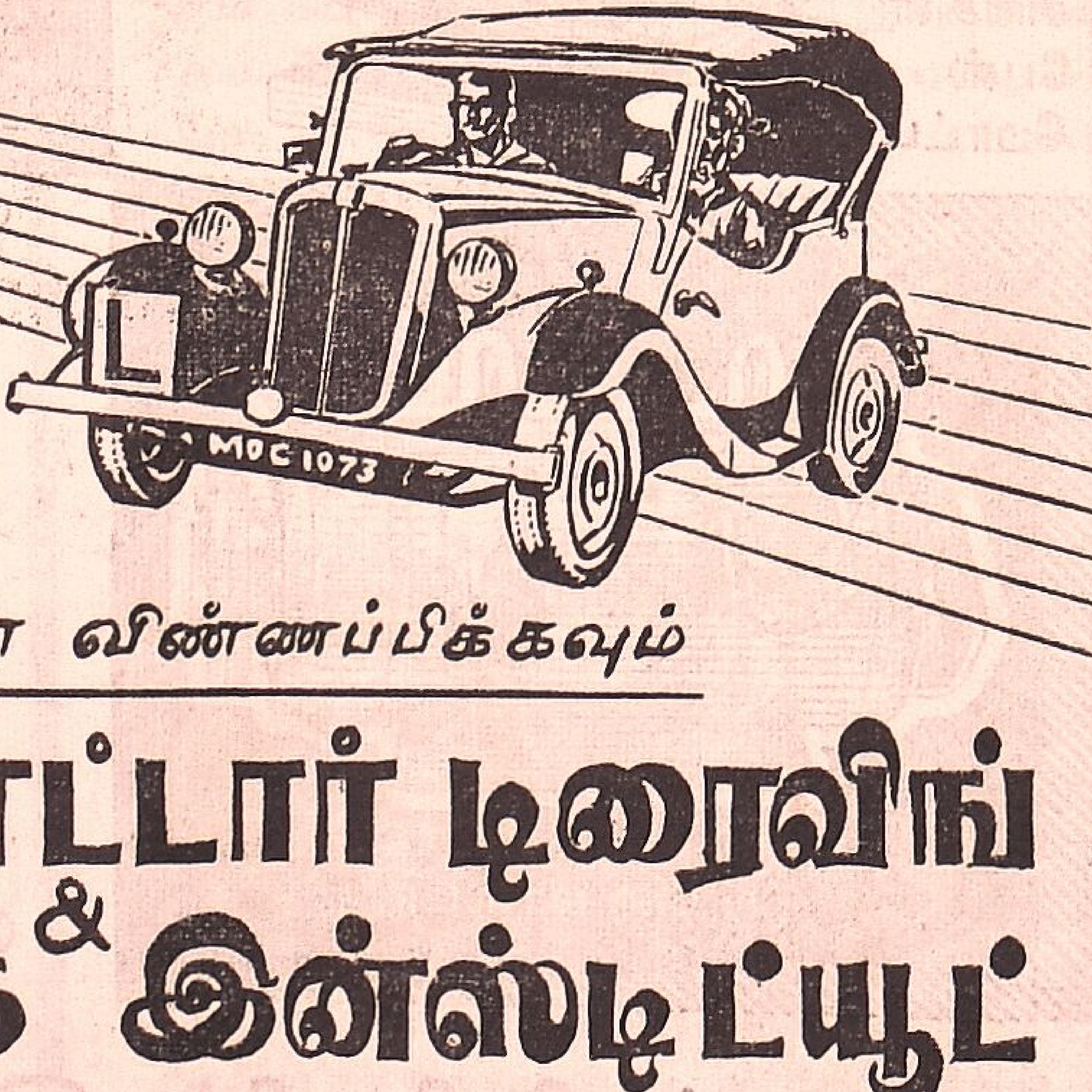
சுமார் 2 மாத காலத்திற்குள் மோட்டார் டிரைவிங் & மைனர் மெக்கானிஷம் கற்றுக்கொடுத்துஅரசினர் லைசென்சும் பாட்ஜும் எடுத்துக் கொடுக்கப்படும்.

குறிப்பு:

1. குறிப்பிட்டலீவ் நாட்களில் மட்டும் பயில விரும்புவோர்க்கு அந்தநாட்களிலும் குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயிற்சியளிக்கப்படும்
2. எமது இன்ஸ்டிட்யூட்டில் முதல் உதவிப்பயிற்சித் (FIRST AID COURS) மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுவர்

உரிமையாளர், ஆசிரியர்

K.சேது

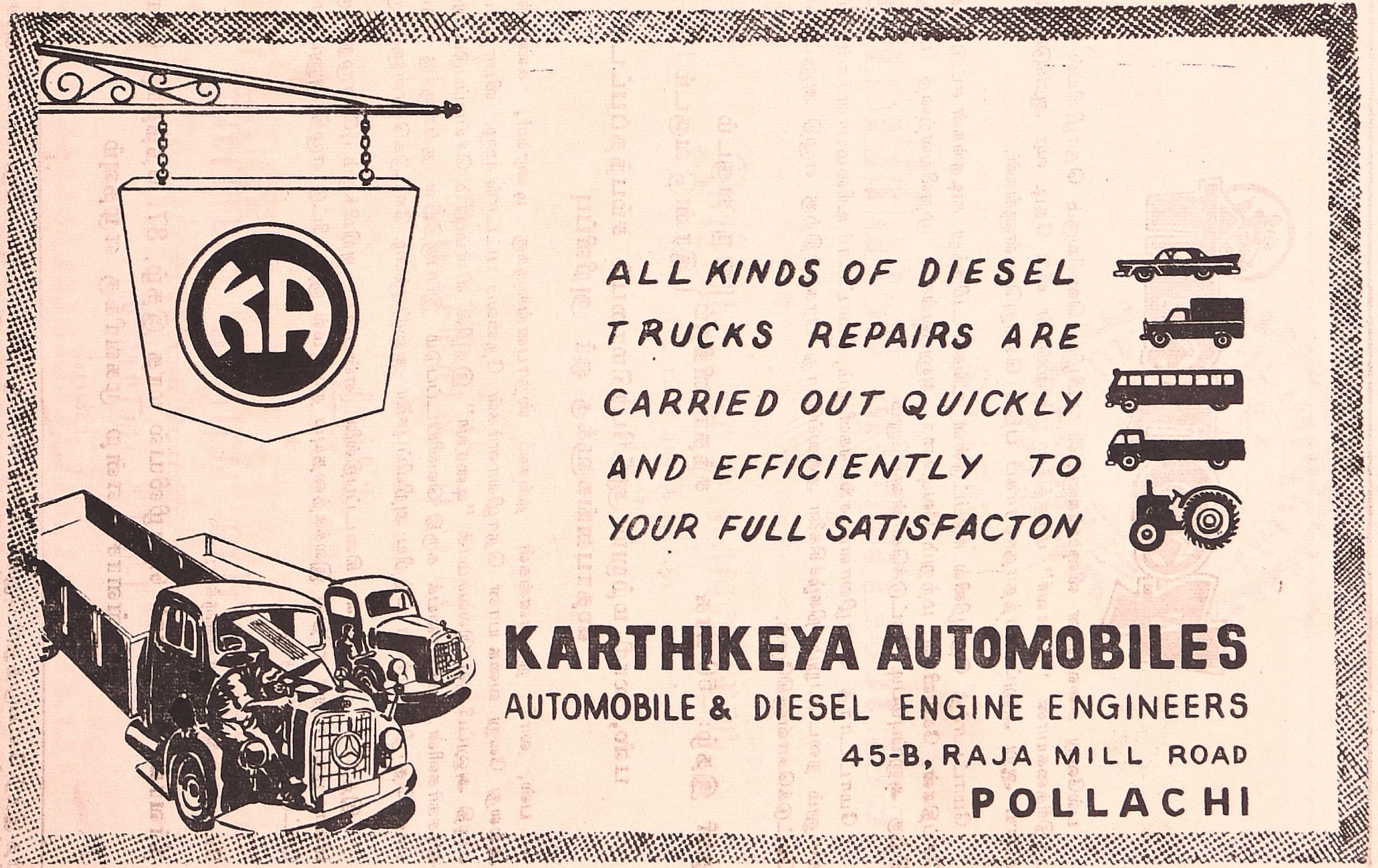


மற்ற விபரங்களுக்கு

15 நயாபைசாஸ்டாம்புடன் விண்ணப்பிக்கவும்

செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட்

9. குப்பு சாமிக் கவுண்டர் வீதி, பொள்ளாச்சி.


KA
ALL KINDS OF DIESEL
TRUCKS REPAIRS ARE
CARRIED OUT QUICKLY
AND EFFICIENTLY TO
YOUR FULL SATISFACTON
KARTHIKEYA AUTOMOBILES
AUTOMOBILE & DIESEL ENGINE ENGINEERS
45-B, RAJA MILL ROAD
POLLACHI

டிரைவர்

பல்வேறு சுவையான விஷயங்களுடன் தமிழில் வெளிவரும் தொழிலியல் மாதப் பத்திரிக்கையான "டிரைவர்" மாதந்தோறும் உங்கள் வீடு தேடி வர ஆண்டுச்சந்தா ரூபாய் ஆறு அனுப்பி சந்தாதாரராகப் பதிவு செய்துகொள்ளுங்கள்.

மோட்டார்த் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள உங்களிடமிருந்து கடிதங்கள் கட்டுரைகள் செய்திகள், கேள்விகள் மற்றும் வேடிக்கை அனுபவங்கள் முதலியவற்றை பிரசுரத்திற்கு அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

மோட்டார்த் தொழிலாளர் சங்கங்களிலும், மோட்டார் உரிமையாளர்கள் சங்கங்களிலும் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகளை அவ்வப்போது பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

தனி இதழ்: –50 காசு

சந்தா விகிதம்
- ஒரு வருடம் 6–00
- இரண்டு வருடம் 10–00

பஸ், லாரி மற்றும் ஆட்டோமொபைல் சம்பந்தப்பட்ட ஸ்தாபனங்களுக்கு ஓர் அறிவிப்பு

பஸ், லாரி நிறுவனங்கள் தங்கள் ஸ்தாபனங்களுக்கு டிரைவர், கண்டக்டர் அல்லது வேறு வகை யான தொழிலாளர்கள் தேவைப் பட்டால் முழு விபரத்துடன் எழுதி அனுப்பினால் இலவசமாக "டிரைவர்" இதழில் விளம்பரம் செய்யப்படும். நமது வாசகர்களின் நன்மையைக் கருதி வெளியிடப்படும் இப்பகுதியில் தங்களுக்கு தேவையான தொழிலாளர்கள் பற்றிய அறிவிப்புகளை அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

இதழ்கள் ஒழுங்காக கிடைப்பதில்லை என்பதை அறிவிக்கும் பொழுது, முழு விலாசமும் சந்தா ரசீதின் இலக்கத்தையும் தவறாமல் குறிப்பிட்டு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

மேற்கொண்டு விபரங்களுக்கு:—

நிர்வாகி, 'டிரைவர்'' தொழிலியல் மாத இதழ், 87, நேத்தாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி என்ற முகவரிக்கு எழுதவும்

இந்த இதழ் கோயமுத்தூர் ஜெயில் ரோடு, 275 ஆம் எண் கட்டிடத்திலுள்ள மணி அச்சகத்தில் S. A. மணி என்பவரால் அச்சிடப்பெற்று பொள்ளாச்சி நேதாஜி ரோடு, 87-ம் எண்ணுள்ள கட்டிடத்திலிருந்து முல்லை தங்கராசன் என்பவரால் வெளியிடப்படுகிறது.

THE IMPERIAL
IA
AUTOMOBILES

திருச்சியில்

இம்பீரியல் ஸ்தாபனங்கள்

★

இம்பீரியல் ஆட்டோமொபைல்ஸ்,

15, பட்டர்வர்த் ரோடு,

திருச்சி-2.

போன்: 2008.

★

இம்பீரியல் டிரேட்ஸ்,

அம்கோ பேட்டரி டீலர்ஸ்,

திருச்சி-2.

★

இம்பீரியல் டிரேடிங் கார்ப்பரேஷன்,

ஸ்பார்ட்டன் பெயிண்ட் டீலர்ஸ்,

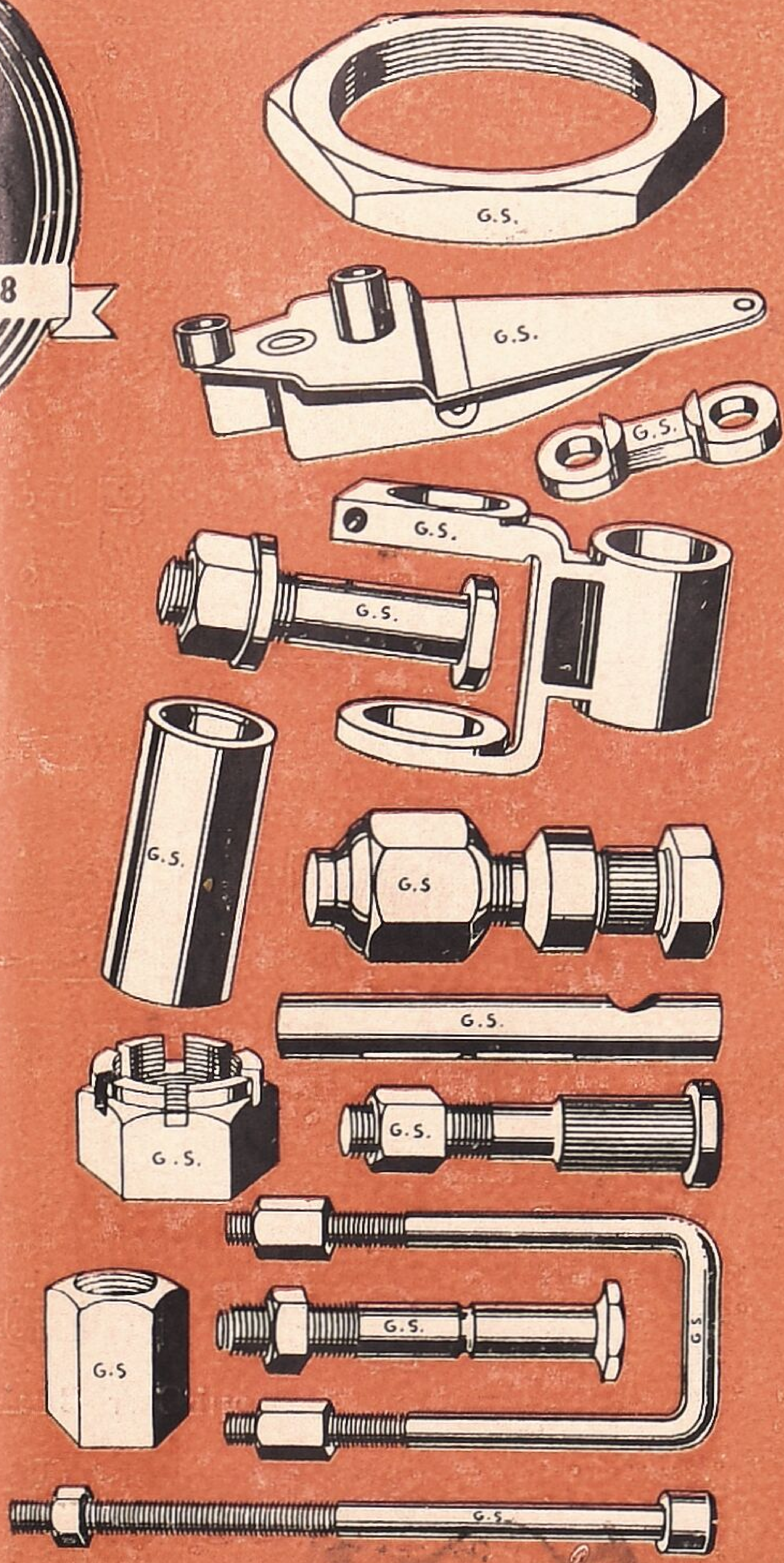
மேலப்புதூர், திருச்சி-1.

போன்: 747.

G.S.
REGD. T. M. NO. 165668

brings you a wide and brilliant dawn in the era of automobiles

world famous for quality & precision



GRAMS..........GURMUKH
PHONE..................2161

GURMUKH SINGH & SONS. (REGD.)

LUDHIANA-3. (INDIA).